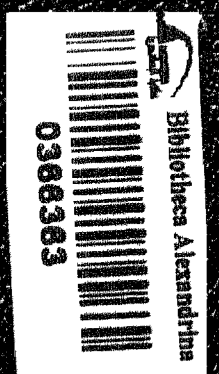

Bibliotheca Alexandrina
0368383



جامعة القاهرة
كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى

منهج لتأثير العناصر الإقليمية بالمدن المتوسطة على توجيه النمو العمرانى

رسالة معدة للحصول على درجة دكتوراه الفلسفة فى التخطيط الإقليمى

مقدمة من المهندسة :

مها سامى كامل

المدرس المساعد بمركز بحوث الإسكان والبناء

إشراف :

الأستاذ الدكتور / محمد طاهر الصادق

الأستاذ بقسم التنمية الإقليمية

وعميد كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى جامعة القاهرة (سابقا)

الأستاذ الدكتور / ليلى أحمد محرم

أستاذ ورئيس قسم الهندسة المعمارية

كلية الهندسة – جامعة طنطا

الأستاذ الدكتور / سامى أمين عامر

الأستاذ بقسم التنمية الإقليمية

وكيل الكلية لشئون التعليم والطلاب

ديسمبر ٢٠٠٠

إهداء . . .

إلى كل من له فضل علي :

إلى أبي وأمي ، إلى أساتذتي الكرام . . .

شكر و تقدير...

يود الباحث أن يعبر عن عميق عرفانه بالشكر و الامتنان للأب الفاضل و العالم الجليل الأستاذ الدكتور/ **محمد طاهر الصادق**- العميد السابق لكلية التخطيط الإقليمى و العمرانى - جامعة القاهرة ، ليس فقط على الإسهامات والتوجيهات المثمرة و التى بفضلها أنجز هذا البحث، بل لرعايته الأبوية المستمرة للباحث منذ بداية دراسته الجامعية.

و يتوجه الباحث بجزيل الشكر و العرفان للأستاذ الدكتور/ **ليلى أحمد محرم** الأستاذ و رئيس قسم العمارة بكلية الهندسة - جامعة طنطا، للرعاية و الإهتمام و التوجيهات المستمرة التى أحاطت بها الباحث و أثمرت عن إتمام هذا العمل.

كما يتوجه الباحث بالشكر و التقدير للأستاذ الدكتور/ **سامي أمين عامر** الأستاذ و وكيل كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة ، على نصائحه القيمة و اهتمام و دعمه للباحث بمراحل الدراسة المختلفة.

و يخص الباحث بالتقدير جميع السادة الأفاضل الأساتذة بكلية التخطيط الإقليمي و العمرانى و الهيئة العامة لمركز بحوث الإسكان و البناء لمساندتهم و معاونتهم القيمة التى ساهمت فى إنهاء هذه الرسالة البحثية.

وفى النهاية يذكر الباحث بكل الشكر جميع الزملاء الذين لم يبخلوا بالجهد و الوقت لمعاونة الباحث سواء فى الدراسة التطبيقية أو فى إظهار بيانات الدراسة حتى إتمام الدراسة.

موضوع البحث :

"منهج لتأثير العناصر الإقليمية بالمدن المتوسطة فى توجيه النمو العمرانى"

هدف البحث :

الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير إضافة العناصر الإقليمية على عمران المدينة ومنها يمكن التوصل إلى مناهج جديدة للتنبؤ باتجاهات ومعدلات النمو العمرانى وتوجيه الإمتدادات والتوسعات فى المدن المصرية بهدف التحكم فى العمران .

الفرضية البحثية :

أن استحداث عنصر إقليمى فى عمران المدينة هو من أكثر العناصر تأثيرا على توجيه العمران وجذبه إلى إتجاهات قد تكون مخالفة لما هو مخطط لنمو المدينة .

أو بصورة أخرى أن إستحداث عناصر إقليميه سواء كانت خدمة إقليمية أو صناعة ذات طابع إقليمى أو محور حركة إقليمية هو من أكثر العوامل تأثيرا على جذب العمران فى إتجاهها وذلك دون الأخذ فى الإعتبار ما إذا كان هذا الإتجاه مرغوب فى الإمتداد إليه أو لا .

المنهج البحثى :

تتبع الدراسة عدة مناهج بحثية هى :

المنهج الإستقرائى : دراسة تاريخية لمراحل التطور العمرانى للمدن محل الدراسة .

المنهج التحليلى : تحليل معدلات واتجاهات النمو العمرانى فى مدن العينة قبل وبعد استحداث العنصر الإقليمى محل الدراسة .

المنهج التطبيقى : وذلك بهدف الوصول إلى المنهج المقترح .

ملخص الرسالة

الباب الأول :

فى الباب الأول من هذه الدراسة نعرض مقدمة عن المشكلة التى يتناولها البحث بالدراسة وهى أساسا مشكلة التحكم العمرانى فى المدن المصرية المتوسطة والتى تعتبر من أكبر المشكلات العمرانية والاقتصادية فى الوقت الحالى .

وقد عنى البحث فى الأساس بمشكلة النمو العمرانى بصورته الجغرافية أو الفيزيقية ، أى زيادة مسطح المدينة فى إتجاهات بعينها مقاسا من الخرائط المساحية ، وأسباب هذا النمو وأسباب توجه العمران إلى إتجاه معين بمعدلات أكبر من الإتجاهات الأخرى .

وفى هذا الباب تم استعراض الفرضية البحثية والتى تنص على أن العناصر الإقليمية هى من أكثر العناصر تأثيرا على جذب العمران فى إتجاهها مع التعريف بالمقصود من العناصر العمرانية (خدمات إقليمية ممثلة فى الجامعة – محاور حركة إقليمية – توطن صناعى) .

وأيضا هدف البحث وهو الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير هذه العناصر على العمران بحيث يمكن التوصل إلى مناهج جديدة للتنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى للمدن القائمة ، ثم تم عرض المنهجية البحثية التى تقوم على الطريقة التحليلية للخرائط المساحية وخرائط التطور العمرانى للمدن محل الدراسة .

وقد كان من الضرورى فى هذا الجزء التعرض للنسق الحضرى للمدن فى مصر حتى يمكن أن يعرض الباحث فلسفة تصنيف واختيار فئة المدن المتوسطة المذكورة فى الدراسة والتى عرفت بأنها فئة المدن من ١٠٠ – ٥٠٠ ألف نسمة وهى تمثل أساسا عواصم المحافظات أو المدن الثانية بالنسبة لإقليمها ،

وفى نهاية هذا الجزء يتعرض الباحث إلى العناصر الإقليمية التى سوف يختبر تأثيرها على المدن محل الدراسة كعوامل مؤثرة فى نموها العمرانى وهذه العناصر هى الخدمات الإقليمية ممثلة فى الجامعات ومحاور الحركة الإقليمية وتوطن الصناعات الكبرى فى المدن محل الدراسة مع عرض نظرى لتأثير هذه العناصر على النمو العمرانى.

الباب الثانى :

فى هذا الباب تم استعراض النظريات الإقليمية المختلفة لنمو المدن ، ولكن من الملاحظ عند استعراض هذه النظريات أن جميعها بصفة عامة يتعامل مع المدن من خلال دراسة نمو المدن كحجم سكانى أو كحجم إقتصادى ، ولكن لم يتطرق أى من هذه النظريات إلى التعامل مع المدينة كحجم مساحى أو جغرافى.

وقد افترضت كل النظريات وجود مركز للعمارة والتجارة فى الإقليم وأن كل السكان يحاولون زيادة دخلهم بواسطة إشغال الأرض تبعا لما يجذبهم أكثر .. وهذان العاملان هما اللذان يشكلان نمط إستعمالات الأراضى .

ولابد من تفهم هذه النظريات بشكل واضح وبخاصة هذه النظريات الخاصة بالنمو فى مدن العالم النامى حتى يمكن تفهم آليات أو ديناميكيات النمو العمرانى الجغرافى حيث أن الارتباط بينهما وثيق ولا يمكن التركيز على دراسة حركة واتجاهات النمو العمرانى لمدينة معينة دون أن نلم بديناميكيات التطور للمدينة وإقليمها سواء كان إقليمها المباشر أو إقليمها الأكبر .

وكذلك لابد من التعرف من خلال هذه النظريات على معنى إقليم المدينة المباشر وكيفية تحديده وذلك بالرغم من أننا فى الدول النامية ومنها مصر نعتمد فى تحديد إقليم المدينة على الحدود الإدارية لمركز المدينة وهو ليس بالضرورة مقررا للواقع حيث قد يتعدى نفوذ المدينة حدود مركزها الإدارية أو تقل عنه حسب نوعية الخدمات التى تقدمها لما حولها من ظهير ريفى .

ونجد أن معظم النماذج Models تفرض حالة إستاتيكية يبنون عليها معادلاتهم وهذا يعطى نتائج بعيدة كل البعد عن الواقع .. ولكن مع الزيادة الكبيرة فى إستخدام الكمبيوتر ومع كل المدخلات التى يمكن تغييرها مع الزمن اتضح أن هذه المعادلات بعيدة عن الواقع الفعلى .

وسيحاول البحث من وجهة نظره (بالرغم من عدم إمكان الوصول إلى العديد من البيانات المطلوبة بدقة) أن يحاول استعمال المتغيرات المحددة فى البحث للوصول إلى معادلة قد تكون أقرب إلى الواقع الفعلى من المتغيرات الإستاتيكية ، وتكون خاصة بالواقع المصرى .

ولذلك كان من الضرورى فى هذا الباب كمقدمة نظرية استعراض عدة عوامل مؤثرة فى نمو المدن العمرانى وفى إتجاهات هذا النمو . وفى النهاية عرض الباحث مفهوم المدن المتوسطة وهى فئة المدن التى سوف يتم التعامل معها من خلال البحث وهى فئة المدن بين ١٠٠ إلى ٥٠٠ ألف نسمة حيث أنها فئة المدن التى تظهر فيها بوضوح العلاقات الإقليمية بين المدينة وإقليمها المباشر .

الباب الثالث :

يتعرض البحث فى هذا الجزء إلى وسائل التحكم فى العمران من خلال جوانبه الثلاث وهى التوجيه والتشريعات وإدارة العمران مع عرض لوسائل التحكم فى العمران بصفة عامة على مستوى العالم .

وفى بداية هذا الجزء كان لابد من التطرق إلى التكوين الإقليمى لمصر وتقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية والذى كان بهدف التنمية العمرانية والاقتصادية للدولة مع إلقاء الضوء على مشاكل ونقاط الضعف فى هذا التقسيم .

ثم بعد ذلك يتم عرض التشريعات الخاصة بتنظيم النمو العمرانى فى مصر ونقاط الضعف فى هذه التشريعات والقوانين الخاصة بالتحكم العمرانى وكذلك مشكلات الإدارة والسياسة العامة للتنمية العمرانية .

وفى الجزء الأخير من الباب يتم عرض تجربتين من التجارب الخاصة بالدول الأجنبية إحداهما دولة متقدمة وهى الدانمارك ونعرض فيها مدينة كوبنهاجن والتى نجح القائمون على تخطيطها فى أن يحكموا نموها العمرانى تماما طبقا لما هو مخطط لها على مدار خمسون عاما ، أما الدولة الأخرى فهى من الدول النامية وهى البرازيل والتى نعرض منها تجربة مدينة نيوبرازيليا العاصمة الجديدة للبرازيل والتى قصد بإنشائها أن تكون عاصمة جديدة ذات مخطط سليم خال من العشوائيات وكان المستهدف أن تستوعب المدينة ١ / ٢ مليون نسمة بعد ٢٥ عاما ولكن بعد هذه المدة كانت المدينة تحتوى على ثلاث أضعاف هذا العدد مما أدى إلى تدهور الأحوال العمرانية وزادت العشوائيات الإمتدادات العمرانية غير المحكومة .

وفى نهاية الباب يتم ذكر الدروس المستفادة من هاتين التجربتين مع بيان أوجه التشابه والإختلاف بين ظروفهما والواقع المصرى .

الباب الرابع :

يعرض هذا الجزء من الدراسة ما تم القيام به من دراسة التطبيقية بهدف تحقيق فرضية البحث مع عرض لأسلوب ومراحل هذه الدراسة . ففى البداية عرض لأهمية الدراسة والتى وجد أن الأبحاث السابقة لم تتطرق إلى النمو الجغرافى بصورته الفيزيقية لنمو المدن بقدر ما عنت معظم الدراسات بالنمو الإقتصادى والحجمى للمدن .

وبعد ذلك ينتقل هذا الجزء إلى عرض بدائل إختيار عينات المدن وسبب إختيار هذا البديل ومنهج إختيار عينات المدن محل الدراسة وهى :

بالنسبة لعنصر الجامعة ندرس مدن طنطا وأسيوط وقنا والزقازيق .

بالنسبة لعنصر محاور الحركة الإقليمية ندرس مدن قنا وبلبيس وبنىسويف .

بالنسبة لعنصر الصناعة الإقليمية ندرس مدن طنطا وكفرالدوار وكفرالزيات وأسوان .

وينتقل البحث إلى منهج الدراسة وأسلوبها حيث أن المنهج يقوم على تحليل التطور التاريخى للنمو العمرانى للمدن من خلال الخرائط المساحية وخرائط وبيانات التطور العمرانى للمدن محل الدراسة ثم تقسيم كل مدينة إلى مناطق أو أجزاء متجانسة بقدر المستطاع فى إمكانات النمو العمرانى للمقارنة بين معدلات النمو فى كل منطقة مع توقيع العنصر الإقليمى محل الاختبار فى منطقته لبيان مدى تأثيره على معدلات النمو العمرانى فى اتجاهه . وذلك بهدف الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير إضافة أى من العناصر الإقليمية محل الاختبار إلى عمران المدن القائمة حتى يمكن فى المستقبل التنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى لهذه المدن .

وفى نهاية هذا الجزء يعرض لمراحل النمو العمرانى لكل من مدن العينة من خلال الخرائط التى حدثت عن طريق الخرائط المساحية وخرائط التطور العمرانى مع بيان التطور فى مساحات ومعدلات النمو العمرانى لكل من هذه المدن .

الباب الخامس :

وهو الباب الذى يختبر فيه الباحث الفرضية الأساسية للبحث مع قياس العلاقة التبادلية بين النمو العمرانى للمدن والعناصر الإقليمية التى تحتويها وعرض النتائج المستقاه من هذه الدراسة، وقد تطرق البحث إلى ثلاث من العناصر الإقليمية لدراستها وهى :

- الجامعة وتأثيرها على العمران من خلال دراسة مدن طنطا والزقازيق وأسيوط وقنا .
- محاور الحركة الإقليمية وتأثيرها على النمو العمرانى من خلال دراسة مدن بلبيس وقنا وبنىسويف .
- التوطن الصناعى وتأثيره على العمران من خلال دراسة مدن طنطا وكفر الزيات وكفرالدوار وأسوان

و من خلال الدراسة وتحليل معدلات النمو العمراني فى هذه المدن واتجاهاته يقترح منهج خــاص يمكن إتباعه فى المدن المصرية للتحكم فى توجيه وتشكيل العمران مع إقتراح لكيفية تطبيقه علـــى الواقع المصرى وذلك عن طريق التنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى .

الباب السادس :

يعرض للتوصيات المستنتجة من الدراسة .

فهرس الموضوعات :

١- الباب الأول :

المشكلة البحثية وخلفيتها

٢ – الباب الثانى

نظريات النمو العمرانى للمدن وعلاقتها بالإقليمية

٣- الباب الثالث :

التحكم فى العمران :

توجيه - تشريعات - إدارة

٥- الباب الخامس

فهرس الخرائط

فهرس الجداول والرسوم البيانية

الباب الأول:

المشكلة البحثية وخلفيتها

١- مشكلة التحكم فى النمو العمرانى فى مصر

٢- أهمية المشكلة البحثية

٣- النسق الحضرى فى مصر

٤- فلسفة واختيار المدن المتوسطة

٥- العوامل المؤثرة فى نمو المدن

الباب الأول :

المشكلة البحثية وخلفيتها

مقدمة :

تتعرض هذه الدراسة إلى موضوع النمو العمراني للمدن وما تحدثه العناصر الإقليمية من تغيير في إتجاهات ومعدلات هذا النمو .

وهنا يجب إيضاح المقصود بالعناصر الإقليمية التي يتطرق إليها البحث وهي العناصر التي يحتويها عمران المدينة ولها تأثير إقليمي سواء على إقليم المدينة المباشر أم على إقليمها الأكبر ، حيث أن هناك العديد من العناصر الإقليمية الأخرى التي لن يتناولها البحث بالدراسة حيث أنها لا تشغل موقعا من عمران المدينة ويكون تأثيرها عاما على عمران المدينة ككل أو على النمو الحجمي والإقتصادي للمدينة وبالتالي فهي تخرج من نطاق الدراسة التي تعنى أساسا بالنمو العمراني في صورته الفيزيقية أي من واقع الخرائط المساحية للمدينة محل الدراسة .

ولذلك سوف تركز الدراسة على دراسة ثلاثة من هذه العناصر الإقليمية وهي :

١-وجود خدمة إقليمية تعليمية (الجامعة) .

٢-محاور الحركة الإقليمية .

٣-وجود صناعة تخدم إقليم المدينة أو صناعة على مستوى قومي.

وقد أثبتت الدراسة أن هذه العناصر الثلاث -أو إحداها – عندما تستجد على عمران المدن القائمة فإنها تسبب تغيير في معدلات و إتجاهات النمو العمراني في هذه المدن .

ومن هنا فقد تم إختيار مجموعة من المدن القائمة ذات الفئة الحجمية من ١٠٠ – ٥٠٠ ألف نسمة لدراسة تأثير استحداث هذه العناصر على عمرانها ، ويجب هنا أن نذكر أن هناك بعض المدن تم فيها دراسة عنصرين مؤثرين .

ففي مجال دراسة تأثير إنشاء الجامعات في المدن القائمة تم إختيار أربعة مدن لدراستها وهي :

- مدينة طنطا
- مدينة أسيوط
- مدينة الزقازيق
- مدينة قنا

وفى مجال دراسة تأثير إنشاء محور حركة إقليمى جديد تم دراسة ثلاث مدن هى:

– مدينة قنا – مدينة بلبيس – مدينة بنىسويف

أما فى مجال تأثير الصناعة فقد تم دراسة ثلاث مدن تقع على المحور الصناعى الهام بالدلتا وهو طريق القاهرة/الإسكندرية الزراعى وهذه المدن هى :

- مدينة طنطا – مدينة كفر الدوار
- مدينة كفر الزيات – مدينة أسوان

١-١ مشكلة التحكم فى النمو العمرانى فى مصر:

أدت التغيرات الحضرية الكبيرة التى شهدتها العقود القليلة الماضية إلى التوصل لنتيجة مفادها أن تطوير نظرية التنمية المكانية يتطلب إيجاد علاقة بين النظريات المختلفة للتغير الإجتماعى والتنظيم المكانى ، فأصبح ذلك شرطا يتطلبه التنظيم المكانى فى المجتمع الإنسانى .

ويعتمد تحليل التنمية المكانية أساسا على فرضية تعتبر أن المكان يؤثر فى العمليات الأساسية التى تجرى فى المجتمع ، كما تعتبر إنعكاسا لها . فهذه العمليات كالهجره والتوسع العمرانى والتصنيع وغيرها تفترض وجود بعد مكانى بطريقتين ، أولا لأنها تحدد المكان .. فهى تشكل هيكل التفاعل الإنسانى فى المكان من خلال شبكات النقل والإتصالات ونمو المدن إداريا وحضريا وتوزيع السلطة السياسية وتطور إقتصاد المكان ؛ ومن ناحية أخرى فإن تنظيمها المكانى يتأثر ويتبلور بواسطة الإطار المكانى القائم .

ونجد أن التغيرات الإقليمية التى لابد وأن تتأثر بها الأطر المكانية لابد وأن تنعكس بدورها على الديناميكيات العمرانية لتوسعات المدن الواقعة فى مجال تأثيرها الإقليمى وذلك سواء فى حجم هذه التوسعات أو إتجاهاتها أو فى سرعة حدوث هذه التوسعات العمرانية. وعلى الرغم من إن الإنسان قد ألف حياة المدينة منذ زمن طويل ، إلا أنه لم يبد إهتماما بمشكلاتها ومستقبلها العمرانى إلا منذ فترة وجيزة ، فالمدينة المعاصرة وإن كانت قد أنجزت الكثير من التقدم التكنولوجى والإزدهار الثقافى ، إلا أنها كانت فى نفس الوقت سببا فى ظهور الكثير من المشكلات [١] ولا يمكن أن نهمل أن جانبا كبيرا من المشكلات التى تواجهها المدن المعاصرة بصفة عامة والمدن فى الدول النامية بصفة خاصة تبدأ من ظاهرة معينة يطلق عليها التضخم الحضرى والذى ينتج عنه تضخم سكان المدن بالنظر إلى متطلبات الاقتصاد الحضرى من ناحية والهياكل الأساسية للمدن من ناحية أخرى .. والفارق الأساسى بين التضخم الحضرى فى الدول الصناعية المتقدمة وفى الدول النامية هو أن الأخير غالبا ما يرتبط بتضخم

ريفى .. وهنا نشير إلى المدن الريفية التى قد تضخمت عددا وتحولت إلى مدن حضرية إداريا دون أن يصاحبها نمو فى الإنتاج أو تطور إقتصادى وإجتماعى .

ومن المكونات الأساسية فى تكوين المجتمع الحضارى هى التنمية العمرانية لأن تنمية الإنسان والحفاظ على مقدراته المادية لابد أن تبدأ بحل مشكلة التضخم العمرانى الغير مقنن وقد أصبح من الأساسى أن تعتمد المخططات العمرانية على دراسة دقيقة للواقع بأسلوب يخضع للإمكانات المحلية .

وقد أصبحت اليوم مسألة التنمية العمرانية متشعبة الإتجاهات وبصفة خاصة النمو العمرانى الذى نراه على أطراف كل قرية ومدينة حضرية بعد أن زحفت توسعات الحضر للبيئة الريفية ، وقد أصبحت الأراضى الزراعية أمام الزحف العمرانى للمدن فى نظر الفلاح سلعة ثمينة تمكنه من نهج أسلوب حياه جديدة ، مما نتج عنه إمتداد للعمران بشكل مسرف وخطير وخاصة بالنسبة للمدن الزراعية وكذلك حدوث إختناقات فى المدن التى شدت إنتباه إنسان القرية مما زاد من معاناة المدن ومشاكلها .

ولكى يتمكن العلم من الوصول إلى حلول جذرية مفيدة لابد من الوصول إلى نوع من الدراسة العمرانية للنمط العمرانى ككل من النجع والقرية إلى المدينة ثم المدينة الأم أو مدينة الإقليم .وقد عانت المدينة الأم الكثير من المشكلات بشكل واضح حتى أصبح الإنسان العصرى فى الدول النامية يصارع المدينة الأم بدلا من الإهتمام بها ، ولتحقيق بيئة متكاملة بها كافة مقومات الحياه لابد أن يكون هدف البناء والتنمية فى الأساس إجتماعى وإقتصادى وسياسى سليم .. ولهذا نجد أن البيئة العمرانية بمدن مصر فى حاجة ماسة إلى مخطط عمرانى يشمل الأقليم ككل بغرض الوصول إلى نوع من التحكم فى النمو العمرانى الذى يمثل – إذا لم يتم بصورة سليمة – خطورة فادحة على مكونات المدينة وحسن إستخدام وظائفها ، علاوة على إلتهام الأراضى الزراعية للمدينة وهو ما نراه فى معظم مدن مصر التى قضى النمو العشوائى فيها على حوالى ٥٠% من الأراضى الزراعية التى حولها .

ونتيجة لهذا النمو الغير مقنن تقل كفاءة وظائف الخدمات والمرافق العامة ويصبح مركز المدينة بحكم وظيفته بعد إنتشار العمران من حوله مركزا إقليميا يضم المجتمعات الريفية المجاورة له والتى أصبحت بالمفهوم الخاطئ مجتمعات حضرية ، وهنا يجب التأكيد على أن مشكلة النمو العمرانى غير المحكوم ناتجة عن :

١- عدم فهم واع للتخطيط العمرانى للمدن الذى عادة ما يفترض النمو العمرانى فى إتجاه معين وبعد عدة سنوات يفاجأ بأن النمو قد إتخذ إتجاهات مغايرة لما هو مفترض وذلك نتيجة لتدخل عوامل لم توضع فى الحسبان أثناء دراسة المخطط .

٢- عدم وجود حزم فى تطبيق التشريعات والقوانين التى تحكم النمو العمرانى .
٣- إستحداث مؤثر معين لم يكن قائما وقت دراسة المخطط مثل إنشاء مصنع أو خدمة إقليمية أو شق محور حركة .

وهنا نجد أنه لابد على المخطط العمرانى أن يلم تماما بالصورة التى يتم فى إطارها حركة النمو العمرانى والسكانى فى الإقليم ومدى تأثير ذلك فى معدلات النمو العمرانى وتوجهاته بكل مدينة داخل الإقليم حتى يمكن التعرف على حركة النمو العمرانى لكل منها ومدى تأثير ذلك على الأراضى الفضاء المحيطة بهذه المدن ، ولا يتم ذلك إلا بالبدء فى التعرف على كافة المشاكل الإقليمية التى تؤثر وتتأثر بها أساليب التنمية الإقتصادية فى شتى المجالات .

وهذه الدراسة هى مجرد محاولة من الباحث لاستقراء تاريخ النمو العمرانى للمدن من خلال خرائط التطور العمرانى لها بمراحلها المختلفة مع التعرف على مسببات هذا النمو وما يوجه العمران فى إتجاه معين دون غيره من الإتجاهات مما يمكن واضعي المخططات المستقبلية للمدن القائمة من التنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى فى المراحل المقبلة من خلال توزيع العناصر الإقليمية والعمرانية بالصورة التى تحقق أهداف المخطط .

١-٢ أهمية المشكلة البحثية :

عند بداية الدراسة فى مجال النمو العمرانى للمدن وجدت ثغرة كبيرة فى الدراسات التى تناولت نمو المدن حيث أن أغلب هذه الدراسات قد تناول المشكلة من وجهة نظر النمو الحجمى للسكان أو النمو الإقتصادى للمدينة ولكن لم يتطرق أى من هذه الدراسات إلى موضوع الحجم المساحى للمدينة Physical كمشكلة قائمة بذاتها كما لو كانت تأتى بصورة تابعة لزيادة الحجم السكانى ، ولكن فى واقع الأمر قد يكون النمو العمرانى كمساحة جغرافية من المشكلات القوية التى قد تعوق تنمية المدن وتؤدى إلى العديد من المشكلات ، فزيادة المساحة العمرانية بصورة غير مخططة تؤدى حتما إلى القصور فى الخدمات وتتطلب باستمرار امتداد فى المرافق وفى خطوط المواصلات مما يسبب أعباء مالية للمدن ، كما أن الأهم هو الإضرار الذى يلحق بالأراضي الزراعية المحيطة بالمدن من جراء هذه التوسعات .

ولكن بالرغم من أهمية هذه المشكلة فلم يتم تناولها بالدراسة التى تحاول تحليل أسبابها بهدف الوصول إلى تحجيم لها ولا أقول الحد منها حيث أنه من المتوقع نمو المدن جغرافيا نتيجة للنمو السكانى ولكن لابد من تقنين هذا النمو وتوجيهه والتحكم فيه حتى لا يضر بكفاءة وظيفة المدينة مع الحفاظ على أساسيات التخطيط العمرانى المنظم بعيدا عن العشوائيات

والتخبط فى الإمتدادت العمرانية الغير مقننة . حيث أن النمو العمرانى المقنن والتخطيط السليم للمناطق العمرانية يتيح أقصى إستفادة من الأراضى التى يمتد عليها العمران بدلا من إهدارها بالنمو العشوائى الذى عادة ما يكون مخلخلا ذو كثافات منخفضة .

وتظهر الثغرة بوضوح عند استعراض النظريات الإقليمية لنمو المدن فى الباب الثانى حيث تعرض كل النظريات للمدن على أساس أنها حجم سكانى ولم تتطرق أى من هذه النظريات إلى نمو المدن فيزيقيا.

ولذلك جاءت هذه الدراسة فى محاولة من الباحث لدراسة التطور التاريخى العمرانى للمدن المتوسطة فى مصر – وسيتم التعريف بما المقصود بالمدن المتوسطة من خلال الباب الأول والثانى –من خلال خرائط النمو العمرانى لتلك المدن وذلك بغرض التعرف على تأثير العناصر العمرانية المختلفة على الشكل المساحى لهذه المدن .

هدف البحث :

الوصول إلى وسيلة لمعرفة تأثير العناصر الإقليمية على عمران المدينة ومنها يمكن الوصول إلى مناهج جديدة تتيح للمخطط التنبؤ بمعدلات وإتجاهات النمو العمرانى فى المدن المصرية القائمة وذلك بهدف الوصول إلى التحكم الأمثل فى عمران تلك المدن وتوجيه الإمتدادات العمرانية فيها عن طريق توزيع العناصر الإقليمية عمرانيا وذلك للوصول إلى مرحلة من الإتزان العمرانى من خلال التوزيع الإقليمى ومزيد من الفهم للعلاقة التى تربط المدينة بإقليمها وبنموها العمرانى .

الفرضية البحثية :

أن العنصر الإقليمى الذى أستحدث فى عمران المدينة هو أكثر العوامل تأثيرا على توجيه العمران وجذبه إلى إتجاه وجود هذا العنصر . أو بمعنى آخر أن استحداث عنصر إقليمى معين سواء كان خدمة إقليمية أو صناعة ذات طابع إقليمى أم محور حركة إقليمى هو من أكثر العوامل تأثيرا على جذب العمران فى إتجاهها وذلك حتى لو كان هذا الإتجاه غير مرغوبا فى الامتداد إليه .

المنهج البحثى :

يعتمد البحث هنا على المنهج الاستقرائي لنظريات نمو وتطور المدن وعلاقتها بالنظريات الإقليمية ثم على الطريقة التحليلية للخرائط المساحية للمدن المصرية محل الدراسة فى مراحل تطورها العمرانى المختلفة مع دراسة العناصر المستجدة على عمران المدينة وتاريخ إنشائها ثم المنهج التطبيقى فى ربط ذلك بمراحل النمو العمرانى لهذه المدن ومعدلاته وإتجاهاته وذلك بغرض الوصول إلى ماهية المؤثرات التى أثرت فى توجيه النمو العمرانى فى هذه المدن ونسبة تأثيرها ، وذلك بهدف الوصول إلى منهجية معينة للتنبؤ بالنمو العمرانى للمدن القائمة فى حالة إستحداث مثل هذه العناصر على عمرانها .

وفى هذا المجال لم يمكن الإعتماد على المناهج الإحصائية المعتادة نظرا لأن معظم هذه المناهج تقوم على حسابات نمو حجم المدن ككل أو مساحة الكتلة العمرانية بصورة عامة ، ولأن الدراسة تركز أساسا على إتجاهات النمو العمرانى وليس حجم المدن أو مساحتها فقد كان الأسلوب الوحيد للدراسة هو الإعتماد على الخرائط المساحية وتحليل إتجاهات النمو العمرانى

مشكلات الدراسة :

واجهت الباحث أثناء الدراسة العديد من المشكلات والصعوبات مثل :

١-النقص الشديد فى البيانات الخاصة بتطور النمو العمرانى للمدن محل الدراسة .

٢-عدم التعرض لموضوع النمو العمرانى بصورته الجغرافية أو الفيزيقية من قبل مما زاد من صعوبة تجميع البيانات .

٣-الخرائط المساحية المتاحة فى هيئة المساحة فى مقياس الرسم ٢٥٠٠٠/١ أغلبها يرجع إلى الثلاثينيات والأربعينيات مما دعا الباحث إلى ضرورة تحديث هذه الخرائط .

٤-الخرائط الخاصة بالرفع الجوى الموجودة فى هيئة المساحة بمقياس الرسم ٥٠٠٠٠/١ لا تتميز بالدقة التامة فى تحديد الرقعة العمرانية وبالرغم من ذلك فقد إضطر الباحث للرجوع إليها كمرجع معتمد .

٥-هناك بعض المدن قد وجدت تقارير صادرة من هيئة التخطيط العمرانى تحتوى على بيانات التطور العمرانى لها ولكن هناك البعض الآخر من المدن الذى لاتوجد له أى دراسات ، أو أن الدراسات الخاصة بهذه المدن لم تتعرض للتطور العمرانى .

٦-اضطر الباحث إلى توقيع النمو العمرانى لبعض المدن من الطبيعة وهى طريقة قد لا تحقق الدقة المطلوبة ولكن ذلك لعدم توافر بيانات كافية لهذه المدن .

١-٣ النسق الحضرى فى مصر :

لابد من إلقاء الضوء على النسق الحضرى فى مصر وتطور أحجام المدن المصرية ،فنحن نجد سيطرة المركزين الحضريين الأولين (القاهرة الكبرى والإسكندرية) على هذا النسق وهذا التمركز ليس فقط فى السكان ولكن أيضا فى الاستثمارات والأنشطة الاقتصادية والخدمات وذلك قبل التعرض إلى مفهوم المدن المتوسطة فى مصر .

ويبقى السؤال الهام وهو عن اتجاه هذا التمركز الشديد فى القاهرة الكبرى .. وهل هو فى تزايد مستمر أم أن هناك مؤشر يشير إلى قرب انكسار حدته وهو ما يعرف بالاستقطاب العكسى .. وهو مرحلة طبيعية من مراحل النمو الإقتصادى فى الدول المتقدمة .. أما فى الدول النامية فلأنه ليس هناك سياسات إقليمية معينة فإنها تترك التطور الطبيعى للنمو ليحدد موعد حدوث الاستقطاب العكسى مما يسبب بعض المشكلات مثل :

١- لا يمكن الجزم بان التطور الطبيعى للنمو سوف يؤدى إلى الاستقطاب العكسى
٢- فى حالة حدوث هذا الاستقطاب العكسى فانه يكون مشكوكا فيه على المدى الطويل

لذلك فان الدول النامية التى تهتم بتحقيق العدالة الإقليمية والأهداف المكانية سوف تكون مضطرة لدفع الاستقطاب العكسى قدما .. ولكن مع مراعاة التوقيت المناسب لهذا التدخل وذلك بالاهتمام بالمدن الثانوية والمتوسطة

وفى مصر بقياس مؤشرات الاستقطاب العكسى فى المدن الثانوية ، فعلى الرغم من ظهور بوادر مشجعة تتمثل فى نمو العديد من المدن ذات الفئة الحجمية من ١٠٠الى ٥٠٠ ألف نسمة بمعدلات نمو أعلى من نمو القاهرة الكبرى خلال الفترة التعدادية ١٩٨٦/٧٦ وايضا فى الفترة التعدادية ١٩٩٦/٨٦ (٢) إلا أن نمو هذه المدن لم يؤثر على ارتفاع نسبة سكان الحضر فى القاهرة الكبرى ، ويعود ذلك إلى ضعف هيكل العمالة فى هذه المدن الثانوية وعدم تطورها مع النمو المستمر للسكان .. وسيطرة قطاع الخدمات على هذه المدن ويليه قطاع الزراعة مما يعوق نمو هذه المدن نتيجة لاحتفاظها بملامحها الريفية رغم تطورها فى الحجم مع زيادة طفيفة فى قطاعى الإنتاج والصناعة .

ومن هنا نجد انه على الرغم من انخفاض معدل نمو القاهرة الكبرى والثبات النسبى لنسبة سكان الحضر فيها وزيادة معدلات النمو فى المدن الثانوية .. إلا أن ذلك لا يعد مؤشرا لقرب حدوث الاستقطاب العكسى . (٣)

و بالمقارنة بين أحجام المدن نجد انه هناك فارق كبير بين حجم المدينة الأولى والأخيرة .. ويتزايد هذا الفارق باستمرار على مدار السنين ، مع استمرار التشتت والعجز الواضح في عدد المدن فى الفئات الوسطى . . ويرجع ذلك إلى أن المدن الكبرى تنمو بمعدلات اكبر بسبب الأهمية النسبية للحجم ، حيث نجد ارتفاع قيمة الانحراف المعيارى باستمرار وهذا يدل على زيادة التباين بين أحجام المدن المختلفة . (٤)

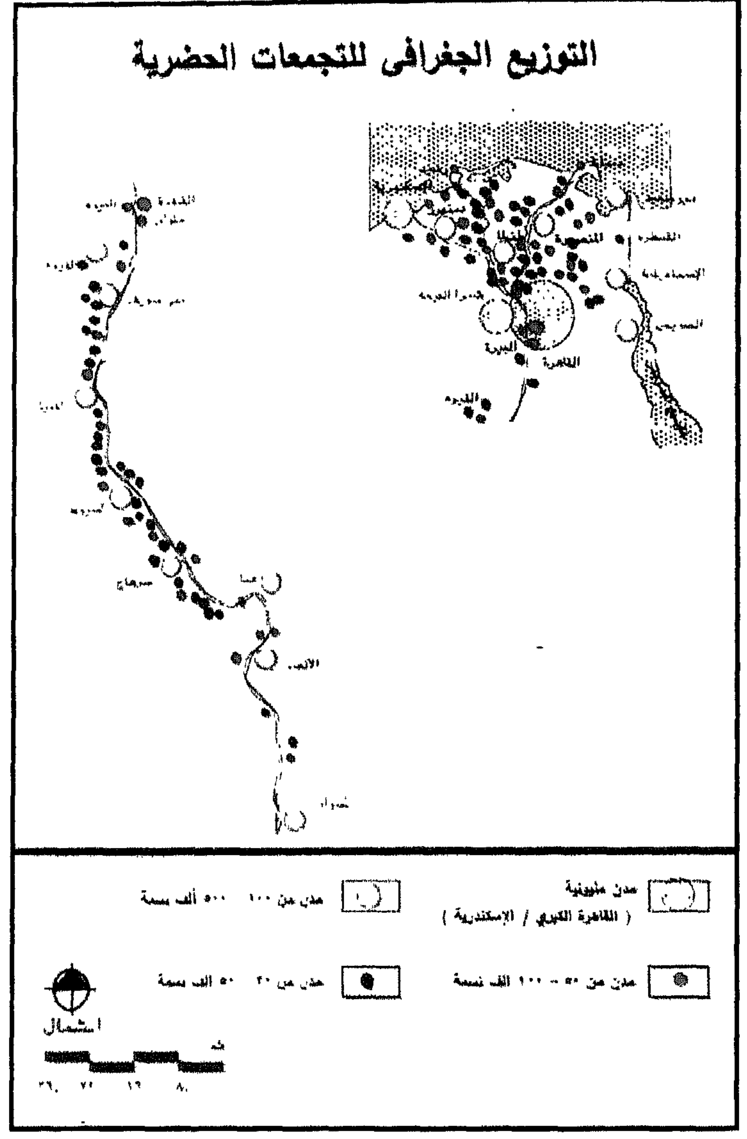
فقد كانت القاهرة هى المدينة المليونية الوحيدة بين مدن مصر حتى عام ١٩٤٧ .. ثم انضمت إليها مدينة الإسكندرية عام ١٩٦٠ .. ونجد انه من الواضح سيطرة هاتين المدينتين على الحضر المصرى ، والمؤشر الهام على عدم وجود التوازن فى توزيع الأحجام للمراكز الحضرية انه لا توجد مدن تحتل مكانة متوسطة بين هاتين المدينتين والمدن التى تتراوح أحجامها بين ١٥٠ و ٣٠٠ ألف نسمة وهى ما يطلق عليها المدن الكبرى أو عواصم المحافظات فى بعض التصنيفات .. وكذلك الفرق الواضح بين هذه المدن والمدن الصغرى .

وقد بدأت بعض المدن فى أن تأخذ أهمية نسبية بوجه عام ابتداء من عام ١٩٦٦ بعد تضخم المدن الكبرى .. ويتضح ذلك من معدلات النمو السنوية لكل مدينة فى الفترة الأخيرة .. ونجد أن ٦٤% من إجمالي هذه المدن نسبة النمو العمرانى بها ما بين ١٠ – ٢٠ فدان / سنة ، و٣٦% من إجمالي المدن تنمو بمعدل ٥ – ١٠ فدان / سنة . وإذا استمر معدل هذه الزيادة فى النمو العمرانى سوف تستقطع كل مدينة من هذه الفئة حوالى ٣٠ فدان من الأرض الزراعية حتى عام ٢٠٠٠ لاستيفاء متطلباتها من النمو العمرانى .

فى حين أن الكتلة السكنية باستعمالاتها الحالية لا تمثل أقصى قيمة لها من الوجهة الاقتصادية .. ومنه يجب توجيه النمو العمرانى الأفقي الحالى وبخاصة فى مناطق التوسعات ، وذلك عن طريق إيجاد محددات وأساليب لتوجيه النمو العمرانى وتحقيق معدلات تضمن كفاءة الاستغلال للأراضي الزراعية المستقطعة والمضافة للبيئة المبنية .

فنجد أن نمو المدن يتم فى صورة عملية ديناميكية ناتجة عن التفاعل المستمر بين العوامل المختلفة التى تؤثر فيه ، ونحن هنا بصدد التركيز على ما يخص الجانب الإقليمى وتأثيره فى هذه العملية الديناميكية التى ينتج عنها التمدد الأفقى للمدن فى إتجاهات معينة دون إتجاهات أخرى كنتيجة لعوامل جذب العمران المختلفة سواء محاور الحركة أو مراكز الجذب الصناعى أو مراكز الخدمات الإقليمية .

وهنا يجب أن نقرر أن المدن ذات الحجوم السكانية التى تقل عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة قد لا يظهر فيها العلاقات الإقليمية بصورة ملموسة ، وتنحصر علاقتها بإقليم المدينة المحيطة بها



المصدر : التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثاني للمستوطنات البشرية –إسطنبول–١٩٩٦ (١٦)

وكذلك بالمدينة الأولى فى الإقليم أو بعاصمة المحافظة التى تنتمى إليها المدينة ، ويبدأ التأثير الإقليمى للمدينة فى الظهور بوضوح عندما يكون حجم المدينة يكفى لجعل المدينة مؤثرة على غيرها إقليميا وذلك فى الفئة الحجمية من ١٠٠،٠٠٠ نسمة إلى ٥٠٠،٠٠٠ نسمة وهى تضم أساسا عواصم المحافظات والأقاليم فى مصر .

ولذلك فسوف تركز الدراسة على هذه الفئة الحجمية حتى يتوافر فيها البيانات الإقليمية الهامة للربط بين الدور الإقليمى والنمو العمرانى لهذه المدن .

وبصفة عامة يمكن تقسيم المدن فى مصر إلى نوعين من المدن :

- مدن إقليمية (عواصم الأقاليم)
- مدن تابعة

١- المدن الإقليمية :

وهى من أكثر المدن معاناة من النمو العمرانى غير المحكوم حيث ينجذب إليها عدد كبير من المهاجرين من المدن الأصغر ومن ريفها التابع طمعا فى فرص العمالة والتمتع بظروف حياة أفضل مما يؤدى إلى تضخم هذه المدن ومما يزيد من حجم مشكلات هذه المدن هو تركز كل الخدمات الإقليمية ومحطات المواصلات الرئيسية وكذلك تمركز الصناعات فيها مما يجعلها مركزا جاذبا لما حولها من سكان (الحجم يولد الحجم)

وعلى الرغم مما يتمتع به قاطنى هذه المدن من إيجابيات ومزايا كزيادة الدخل وتوافر الكماليات فإن نصيبه من السلبيات قد يكون أكثر حيث يعانى من الإزدحام السكانى والتكدس المرورى ومشاكل الإسكان والتلوث ، حتى أنه عادة ما يلجأ إلى الإقامة فى الضواحى حتى يبتعد عن هذه المشكلات ، وعادة ما تكون هذه الضواحى عبارة عن إمتدادات عمرانية لم يسبق تخطيطها تنمو عشوائيا مما يضاعف من مشكلات هذه المدن .وسوف تركز الدراسة على هذه المدن نظرا لأنها المدن التى يتم توطن العناصر الإقليمية فيها وبالتالى تؤثر على التكوين والنمو العمرانى بها .

٢- المدن التابعة

قد يطلق اسم المدينة الصغرى على كل المدن عدا المدن التى تتركز بها الخدمات الإقليمية وهى عواصم الأقاليم ، وبذلك فإن كل مدن المحافظات عدا العاصمة تدخل تحت بند المدينة التابعة حتى لو لم تكن ذات حجم صغير ، فقد يكون حجم المدينة السكانى يفوق ٢٠٠ ألف نسمة ولكن لها نوعية خاصة من المشكلات التى تدخلها فى التصنيف تحت بند مدينة صغرى .. والمقصود بذلك هو أنه تتبع دائما لمدينة أخرى فى نفس الإقليم إداريا وخدميا .. فلا يمكن لسكان المدينة الصغرى الإستقلال عن المدينة الكبرى فى حياتهم اليومية عند طلب خدمة معينة سواء فى التعليم أو الصحة أو الخدمات الإدارية أو حتى عند طلب الترفيه والتسوق ، هذه المدن عادة ما يكون إمتدادها محكوما أكثر بعوامل طبيعية أكثر منها عوامل إقليمية نظرا لعدم توافر الخدمات الإقليمية بها فيما عدا حالة مرور محور حركة إقليمى فى المدينة فنجد المدينة تمتد شريطيا على جانبى محور الحركة أو أنها تمتد على جانبى مجرى مائى أو تمتد فى إتجاه المدينة الكبرى التى تتبعها .

١ – ٤ فلسفة تصنيف وإختيار المدن المتوسطة :

تعانى كثير من الدول وبخاصة فى العالم النامى من تحيز فى التوزيع المكانى للتنمية لصالح العواصم وذلك بسبب نظمها ذات المركزية الشديدة ، ولذلك فإن إتساع فجوة التنمية يتناسب مع موقع التجمع العمرانى فى السلم الحضرى بحيث تنال المدن الأصغر حجما حصة أقل من ثمار التنمية ، فتعانى بالتالى من تردى فى نوعية الحياة .

ولابد من إدراك حقيقة أن التكامل المكانى يزداد وينمو من خلال تقوية حلقات الاقتصاد. وأهم هذه الحلقات هى أولا شبكات الأسواق ، وحركة البضائع ، وحركة المواد الأولية ، ومواد الإنتاج المتوسطة ، وأشكال الإستهلاك والتسويق ، وثانيا هى حلقات الإنتاج فى أنشطة التجارة والتصنيع بين المراكز الحضرية.

وقد أدت التغيرات الحضرية الكبيرة التى شهدتها العقود القليلة الماضية إلى التوصل لنتيجة مفادها أن تطوير نظرية التنمية المكانية يتطلب إيجاد علاقة بين النظريات المختلفة للتغير الإجتماعى والتنظيم المكانى ، فأصبح ذلك شرطا يتطلبه التنظيم المكانى فى المجتمع الإنسانى .

ويعتمد تحليل التنمية المكانية أساسا على فرضية تعتبر أن المكان يؤثر فى العمليات الأساسية التى تجرى فى المجتمع ، كما تعتبر إنعكاسا لها . فهذه العمليات كالهجرة والتوسع العمرانى والتصنيع وغيرها تفترض وجود بعد مكانى بطريقتين ، أولا لأنها تحدد المكان .. فهى تشكل هيكل التفاعل الإنسانى فى المكان من خلال شبكات النقل والإتصالات ونمو المدن إداريا وحضاريا وتوزيع السلطة السياسية وتطور إقتصاد المكان ؛ ومن ناحية أخرى فإن تنظيمها المكانى يتأثر ويتبلور بواسطة الإطار المكانى القائم .

ونجد أن التغيرات الإقليمية التى لابد وأن تتأثر بها الأطر المكانية لابد وأن تنعكس بدورها على الديناميكيات العمرانية لتوسعات المدن الواقعة فى مجال تأثيرها الإقليمى وذلك سواء فى حجم هذه التوسعات أو إتجاهاتها أو فى سرعة حدوث هذه التوسعات العمرانية.

وللمدن المتوسطة والصغيرة دور مهم فى أى سياسة تهدف إلى تحقيق نمو متوازن ، فعند النظر إلى المحاور الإقتصادية فى التنمية المكانية لابد من النظر إلى العناصر المختلفة لأشكال السوق وانسياب البضائع والمواد وانسياب رأس المال ومحاور الإنتاج وأشكال الإستهلاك والتسوق وتدفق الدخل وانسياب السلع .

على أن المدن المتوسطة التى تتمتع بمكانة مركزية بالنسبة للأنشطة الإقتصادية الثانوية وشبه الثانوية تعمل كحلقات إتصال بين المناطق الريفية المختلفة بالأقاليم وكحلقة إتصال

إقتصادية مع الإقتصاد القومى ، وأى تبادل تجارى فعال يحتاج إلى مدن أسواق مثلما يحتاج توفير الخدمات إلى خطوط المواصلات.

وفى هذا الإطار فإن المدن المتوسطة ومدن الأسواق هى مجمعات لكثير من الأنشطة الإجتماعية ونقاط الإتصال الخاصة بالمناطق الريفية القريبة منها ، فبالإضافة إلى الدور الإقتصادى الواضح الذى تؤديه للسوق ، فإنها تؤدى أيضا دورا إجتماعيا مهما حيث يلتقى سكان إقليمها العمرانى ويستخدمون خدماتها الإجتماعية ، ويرجع غياب النمو المتوازن فى الدول النامية إلى وجود نظام مكانى غير متطور لا يحقق توزيع الخدمات بصورة متوازنة للمجتمع ككل ، فالتوزيع المكانى الفعال لمثل هذه المراكز يساعد على خلق نظام متكامل للإنتاج والتبادل التجارى . (٥)

ونجد أنه من الصعب على أى باحث وضع تعريف عام للمدن المتوسطة ، لذلك فإن الدراسات التى تناولت المدن ركزت على فكرة العلاقة بين حجم المدينة الرئيسية وأهميتها وموقعها من توزيع باقى المدن . وتنطلق فكرة علاقة الحجم بالأهمية من إعطاء موقع للمدن ضمن التسلسل قياسا على عدد السكان ، حيث يتناسب حجم السكان فى أى مدينة تناسبا عكسيا مع موقع المدينة فى هذا التسلسل . ونجد أن عدد السكان الراهنين لمعظم المدن الكبيرة مثل لندن ولوس أنجلوس وبومباى يتفاوت بعدة ملايين من الأشخاص بين سنة وأخرى، فهى تمتد مكانيا لتتصل بتجمعات صغيرة أخرى ، وفى كثير من البلدان يمكن أن تمتد حدود المناطق المتروبوليتانية لتشمل المناطق الحضرية ذات السكان النشطين إقتصاديا ، وكثير من المحللين يعتبرون أن نظام المدينة الرئيسية يغلب فى المراحل الأولى من التوسع العمرانى ، ولكن بعد تطور الإقتصاد القومى تصبح صورة التجمعات الحضرية على شكل علاقة الحجم بالأهمية.(٥)

وقد استخدمت علاقة الحجم بالأهمية فى أوروبا والولايات المتحدة على سبيل المثال لتعريف المدن، لكن هذه النظرية لم تطبق فى الدول النامية . بل تغلب التعاريف التى يتم تداولها فى مجال المدن والتوسع العمرانى والتنمية الحضرية بإعتمادها على المقاييس الكمية لسكان المستوطنات.

ويرى علماء الإجتماع أن المدينة هى البوتقة التى تندمج فيها مجموعات من الناس تختلف وتتفاوت بالثروة والخلفية والثقافة والتقاليد الإجتماعية ، فالمدينة بالنسبة لهم وخاصة الكبرى منها هى تجمع لمجتمعات نزحت إليها وإستوطنت فيها وكونت علاقات فيما بين أفرادها مبنية على خلفياتهم المشتركة والتحديات التى يواجهونها فى مجتمعهم الجديد وبين تلك المجتمعات ومجتمعات المستوطنات الأخرى المحيطة بهم وينتج عن ذلك تفاعل وإحتكاك يمكن أن يكون سببا للمشاكل أو عاملا مساعدا على ظهور بيئة مبدعة خلاقة.

أما الإقتصاديون فيرون المدينة بإعتبارها مركزا للشركات والمؤسسات الإقتصادية مما يؤهلها لأن تلعب دورا هاما فى الإقتصاد القومى ، حيث أنها تهيئ المناخ المناسب للعلاقة بين المستوردين والمصدرين والمتعاقدين عامة ، كما تقوم بدور الإنتاج والتبادل والتوزيع .

وتستخدم عدة معايير فى تصنيف المدن ، أهمها يرتكز على عدد السكان لأن من السهل قياسه وكثيرا ما يتم تصنيف المدن بناء على موقعها ضمن التسلسل الحضرى للدولة ، فأكثرها سكانا تسمى المدن الكبرى ، وما يقع فى الطرف الآخر من التدرج يسمى بالمدن الصغرى وما هو فى وسط هذا التدرج تسمى بالمدن المتوسطة . ويتوقف حجم هذه المدن المتوسطة على بقية أحجام المدن التى يشملها التدرج الحجمى لباقى مدن الدولة فقد نجد فى بعض الدول ذات التعدادات السكانية القليلة أن المدن ذات الحجم السكانى ١٠٠ ألف نسمة تعتبر من المدن الكبرى أو المتوسطة بينما نجد فى الدول ذات التضخم السكانى أن مثل هذه المدن قد تصنف من المدن الصغرى .

ويجادل البعض بأن الوظائف فى المدن المتوسطة لابد وأن تتشابك ، ولابد أن يكون هناك إتصال بين المدن المتوسطة ، وأن تكون خدماتهم بمثابة قنوات لتدفق البضائع والخدمات ، ويعرض [٩] لدراستهم فى كل من ماليزيا وإندونيسيا كمثال للدول النامية لتعريف تدفق السلطة **Functional Intermediary in The Flow of Power** أى أن السلطة تتدفق من المدينة المركزية إلى المدن الأصغر عبر المدن المتوسطة رغم أن تحديد المتوسط فى الخدمات هو موضوع ليس سهلا حيث يتطلب العديد من التحليلات لكثير من البيانات التى قليلا ما تتوافر كما ذكرنا سالفا فنعود لتحديد المدن المتوسطة عن طريق التعداد السكانى ، والمعلومات السكانية يمكن أن تعطى دلالة كبيرة لتحديد المدن المتوسطة لأن هناك ترابط وثيق بين حجم المدينة وبين ثقلها الخدمى ، وذلك يعطى مؤشرا جيدا للمدن التى يمكن دراستها كمدن وسطى[١٠] ، وبصفة عامة فإن هناك مدلولات متعارف عليها بأن المدينة المتروبوليتانية هى مدينة ضخمة ، عادة هى عاصمة الدولة أو المدن الرئيسية فيها ، أما المدينة المتوسطة فهى مركز متوسط ويتراوح عددها بين ١٠٠ ألف نسمة إلى ٢.٥ مليون نسمة ، أما المدن الصغيرة فهى مراكز ريفية حضرية ويختلف تعدادها تبعا لتركيب الدولة الحضرى ولكنها بصفة عامة أقل من ١٠٠ ألف نسمة [١١] .

وقد يستبعد هذا التعريف للمدن المتوسطة فى بعض الدول النامية بعضا من المدن الصغيرة التى يمكن إعتبارها مراكز حضرية ثانوية ، ولها بالفعل مقومات المدن المتوسطة ، إلا أن هذا التصنيف يضم معظم ما تهمنا دراسته من مدن .

ويختلف الحد الأعلى للمدن المتوسطة أيضا لأن فى الدول التى تعانى من التضخم الحضرى قد يرتفع عدد السكان فى المدينة الأولى إلى أكثر من ١٠ مليون نسمة وفيها نجد المدينة الثانية قد يصل تعدادها إلى أكثر من ٣ مليون نسمة ، وبذلك يرتفع الحد الأعلى للمدن المتوسطة أيضا ، بينما فى الدول التى لا تتجاوز فيها المدينة الأولى ١-٢ مليون نسمة نجد أن بالتالى يقل الحد الأعلى لحجوم المدن المتوسطة فيها.

ونجد أن المدن المتوسطة فى حاجة للدولة لكى ترتقى إداريا وتتطور إقتصاديا ، فالدولة تلعب دورا كبيرا فى تنمية وتطوير المدن وخاصة فى الدول النامية حيث لاتزال المركزية واضحة ، وحيث لا تزال الحكومات المركزية هى التى تقود السياسات التنموية للبلاد وهى التى توزع الميزانية على مجالس المدن ، ونجد أنه يمكن أن يتم تطوير المدن من أعلى أى من قبل الدولة أو من أسفل أى من قبل المجتمع المحلى ولكن الملاحظ أن المدن المتوسطة لا تزال حتى الآن ورغم الإهتمام الذى بدأت توليه الدول لتنميتها إلا أنها لا تستفيد من إهتمام الدولة كما هو الحال بالنسبة للمدن الكبرى التى مازالت تستقطب الغالبية العظمى من المشاريع التنموية سواء من قبل القطاع العام أو القطاع الخاص وكذلك من معظم ميزانيات الدولة فى مجال البنية التحتية بشكل خاص .

تعريف المدن المتوسطة :

يختلف التعريف بالمدينة المتوسطة بين الدول وبعضها حيث يعتمد على نمط التوزيع للمراكز الحضرية فى الدولة وكذلك على مستوى التنمية والهيكل الإقتصادى لها ، والتعريف الشائع للمدينة المتوسطة هو عن طريق حجم السكان فقط ، وهذا لا يعطى مؤشرا دقيقا حيث أن كل من حجم السكان وحجم المدينة وتوزيع السكان والعمالة كلها تتضافر لتشكيل هيكل إستعمالات الأراضى وصفاتها وعلاقتها بالمدن التى حولها ، فلابد من أن نأخذ فى الإعتبار كل هذه المفردات حتى يمكن أن نصل إلى تحديد واضح وأسلوب Criteria للتعريف .

وليس هناك اتفاق فى الآراء بين الحكومات أو الباحثين فيما يتعلق بتعريف المدن الثانوية أو المتوسطة ، أو حتى فى أسلوب تعريف هذه المدن وخاصة على المستوى الدولى ، فعلى الرغم من أن أكثر المعايير تعميما فى تحديد مكانة المدينة هو حجم السكان ، إلا أنه غير كاف وخاصة فى المقارنة بين الدول المختلفة [٦] حيث أن الوصول إلى تعريف محدد يجب أن يكون من خلال عدة معايير مثل الحجم والوظيفة والتوزيع المكانى والوظائف الإدارية والخدمية والنسق الحضرى الذى تقع المدينة فى إطاره ، وكذلك علاقتها الوظيفية والإقتصادية،

فنجد أن المراكز الحضرية التى تضم ٢٥٠ ألف نسمة أو أكثر فى الدول المكتظة بالسكان مثل الصين والهند والمكسيك تقوم بدور صغير نسبيا فى الإنتاج القومى ، بينما فى البلدان الأصغر والأقل سكانا قد تمثل المدن من هذه الفئة أهم المراكز الحضرية فى مجالات التنمية الوطنية .

ولذلك فإنه من الأفضل الوصول إلى تعريف محدد على المستوى القومى وليس تعريفا شاملا على المستوى العالمى ، ونجد أن هذا التعريف المحلى أيضا قابلا للتغيير على مدار الزمن .

وفى كل التعريفات يكون من المتوقع للمدينة المتوسطة أن تقوم بوظيفة مركزية سواء إقتصاديا أو اجتماعيا لخدمة سكان المدن الأصغر سواء فى نطاقها الإقليمى أو فى الأقاليم الأخرى ، ويجادل البعض فى أن الوظائف فى المدن المتوسطة لابد وأن تتشابك وأن يكون هناك إتصال بين المدن ذات الحجوم المتقاربة بعضها البعض ، ونجد أن السلطة تنتقل من المدينة المركزية إلى المدن الصغيرة عبر المدن المتوسطة ، وبالرغم من أن تحديد المتوسط فى الخدمات ليس بالشئ السهل ، حيث يتطلب العديد من الدراسات والتحليلات لبيانات من النادر توافرها فى الدول النامية بصفة خاصة حول وظائف المدن وتحركات السكان ومصادر الدخل ، وعادة ما تتراجع هذه التحليلات أمام نقص البيانات وتعود لتحديد المدن المتوسطة عن طريق التعداد السكانى . (٧)

وفى مصر عند تتبع النسق الحضرى على مدى التعدادات المختلفة نجد أن هناك فجوة كبيرة بين المدن الثلاث الأولى (القاهرة والجيزة والإسكندرية) وباقى المدن التالية ، لذلك فقد اتفقت الدراسات التى تمت على الهيكل الحضرى المصرى على اعتبار المدن المتوسطة هى تلك المدن التى لا تدخل مع المدن الثلاث الأولى فى نفس الشريحة ، ولكنها اختلفت فى تحديد المدى الأصغر لحجم هذه المدن المتوسطة طبقا لهدف الدراسة ، ففى الوقت الذى تعاملت فيه دراسة الملامح العريضة للمدن المصرية عام ٢٠٠٠ مع جميع المدن المصرية ، فنجد أن دراسة السياسة القومية للتنمية الحضرية قد اقتصرت على المدن الأكبر من ٥٠ ألف نسمة. (٨)

وفى مصر نجد أن القاهرة هى المدينة المتروبوليتانية التى يزيد تعدادها عن ١٦ مليون نسمة ، ونجدها تزيد حوالى ثلاثة أضعاف المدينة التى تليها وهى الإسكندرية ، وتقريبا يبلغ حجمها حوالى ٦٠ ضعف لمتوسط باقى المدن التى تزيد فى الحجم عن ١٠٠ ألف نسمة ، وكذلك فى دولة مثل المكسيك نجد هناك تباين كبير فى الحجم بين مدينة المكسيك والتى يزيد تعدادها عن ١٥ مليون نسمة وبين المدينة التى تليها مونتيرى والتى يبلغ تعدادها ٢.٥ مليون نسمة ، أما متوسط باقى حجوم المدن هو ٣٠٠ ألف نسمة .

وغالبية الدراسات السابقة التى إهتمت بالمدن المتوسطة فى مصر قد تعاملت مع هـذه المدن من منظور فردى ، وذلك بدراسة كل حالة على حدة للتعرف من خلالها علـى العوامـل التى تؤثر على نموها حتى يمكن الاستفادة من هذه المؤثرات بهدف إعداد تخطيـط مسـتقبلى للمدينة دون ربطها إقليميا أو قوميا مع باقى المدن المتوسطة أو عناصر التنسـيق الحضـرى الأخرى وذلك فيما عدا دراستين شموليتين هما دراسة السياسـة القوميـة للتنميـة الحضريـة NUPS [١٢] ، وتخطيط العمالة والبنية الأساسية فى المدن الثانوية [١٣] ، وكل من الدراسـتين كان التركيز فيهما على النواحى الإقتصادية وحجم السكان وتوزيع العمالة .

ويعتمد تعريف المدينة المتوسطة على نمط توزيع المراكز الحضرية فى الدولة وكذلـك على مستوى التنمية والهيكل الإقتصـادى ، ونجـد أن تعريـف **Dennis & Rondinelli** , ١٩٨٣،[٧] للمدينة المتوسطة على أساس الإمكانيات الإقتصادية والإجتماعيـة التـى تتضـافر لتشكيل هيكل إستعمالات الأراضى وصفاتها وعلاقتها بالمدن التى حولها ، وذلك بـالطبع مـع حجم السكان ومساحة المدينة **Physical size** . ولكنه يجزم بأن البيانات التى يحتاجـها لـهذا التصنيف غير متوافرة بصفة خاصة فى الدول النامية ، ولذلك فإنه يعود ليصنف المـدن علـى أساس السكان ويضع الفئة المتوسطة من المدن ما بين ١٠٠ - ٢٥٠ ألف نسمة وذلـك يتوقـف على عوامل عدة مثل تعداد سكان الدولة ككل وترتيب تسلسل أحجام المدن وكذلك علـى عـدد سكان المدينة الأولى فى الدولة .

أما فى مصر فنجد أنه فى دراسة بكلية التخطيط الإقليمى والعمرانى جامعة القـاهرة - ١٩٨٤ قد اعتبرت المدن المتوسطة هى الواقعة فى المدى التعدادى من ٥٠ إلى ٨٠ ألف نسـمة وقد كانت تضم ٤٨ مدينة مدينة بتعداد ذلك الوقت . [١٣]

ونجد هنا أن تصنيف واختيار العوامل المؤثرة على نمو المدن المتوسطة إنمـا يرتبـط أساسا بالهدف من الدراسة ، فإذا كان محور الإهتمام هو النمو الإقتصادى زاد التركـيز علـى العمالة كمؤثر أساسى ، أما إذا كان محور الإهتمام بدور المدينة كقطب نمـو ، فـإن التركـيز يكون على علاقتها الإقليمية وقدرتها على العمل كمركز خدمات وإدارة .

ولذلك ولتحديد نوعية العوامل المطلوب التعامل معها فإنه يلزم أولا تحديد الهدف مـن هذه الدراسة ، والهدف هنا هو التعامل مع النمو العمرانى بصورتـه الأفقيـة وعلاقـة ذلـك بالعلاقات الإقليمية للمدينة سواء فى إقليمها المباشر أو ما حولها من الأقاليم .وذلك ممثـلا فـى العناصر الإقليمية الواقعة داخل عمران المدينة أو على أطرافها .

وهنا يجب أن نقرر أن دراسة النمو العمرانى ليس هو بالموضوع المستقل الذى يمكـن دراسته بصورة منفصلة ، ولكنه فى الواقع انعكاسا لعوامـل متعـددة إقتصاديـة واجتماعيـة

وحضرية وعمرانية كثيرة ومتداخلة ، وحتى الجزئية التى قد تبدو بعيدة عن التأثير العمرانى مثل عامل نسبة الأمية مثلا ، قد يكون لها مدلولا اقتصاديا ينعكس على النمو الإقتصادى للمدينة وبالتالى ينعكس على النمو العمرانى لها ، حيث أن التفاعلات متبادلة ومتداخلة بين العديد من العناصر بحيث يصعب فصلها بعضها عن بعض .

فنجد أن نمو المدن يتم فى صورة عملية ديناميكية ناتجة عن التفاعل المستمر بين العوامل المختلفة التى تؤثر فيه ، ونحن هنا بصدد التركيز على ما يخص الجانب الإقليمى المتمثل فى تواجد عناصر إقليمية فى عمران المدينة وتأثيره فى هذه العملية الديناميكية التى ينتج عنها التمدد الأفقى للمدن فى إتجاهات معينة دون إتجاهات أخرى كنتيجة لعوامل جذب العمران المختلفة سواء محاور الحركة أو مراكز الجذب الصناعى أو مراكز الخدمات الإقليمية.

ولابد من أن نقرر أن المدن ذات الحجوم السكانية التى تقل عن ١٠٠,٠٠٠ نسمة قد لا يظهر فيها العلاقات الإقليمية بصورة ملموسة ، وتنحصر علاقتها بإقليمها المباشر وكذلك تمر علاقاتها الإقليمية من خلال المدينة الأولى فى الإقليم أو بعاصمة المحافظة التى تنتمى إليها ، ويبدأ التأثير الإقليمى للمدينة فى الظهور بوضوح عندما يكون حجم المدينة يكفى لجعلها مؤثرة على غيرها إقليميا ويظهر ذلك فى الفئة الحجمية من ١٠٠,٠٠٠ إلى ٥٠٠,٠٠٠ ألف نسمة وهى الفئة التى تضم أساسا عواصم المحافظات والأقاليم فى مصر .

ولذلك فسوف تركز الدراسة على هذه الفئة الحجمية حتى يمكن أن تتوافر البيانات الإقليمية والعمرانية للربط بين العناصر الإقليمية والنمو العمرانى لهذه المدن .

١-٥ العوامل المؤثرة فى نمو المدن :

ويمكن إيجاز العوامل المؤثرة فى زيادة التفاعل بين المدينة ومنطقة نفوذها فيما يلى :

- تجذب المدينة ما بين ٣٣% إلى ٧١% من إجمالى الحركة السكانية بمنطقة النفوذ سواء الخارجة منها أو الداخلة إليها وذلك وفقا لخصائص الجذب والطرد للإقليم . [١٤]
- أقاليم المدن الزراعية طاردة للسكان نظرا لضعف الهيكل الزراعى بها وكثافة العمال المرتفعة بالنسبة لمساحة الأرض المنزرعة وعجز الأرض عن إستيعاب الزيادة المستمرة ونوعية العمالة الحالية والتى يتيحها الإهتمام بالتعليم والتدريب .
- معدلات النمو السنوية المرتفعة بالمدن وتبلغ حوالى ضعف معدلات النمو السنوية بالريف مما يعكس مزيد من التركيز السكانى فى المناطق الحضرية .

- غياب الهيراركية الحجمية للتجمعات الريفية بمنطقة النفوذ وأيضا فى التوزيـــع الجغرافـــى على الحيز السكانى وتأثرها بحجم وظائف المدينة الكبير وغيـــاب هـــذه التجمعـــات فـــى النطاقات المحيطة بالمدن ويتوقف وجودها على الطرق الرئيسية والعمق الجغرافى لمنـــاطق النفوذ .
- تركز الأنشطة الحضرية والصناعية فى المدن.
- زيادة التخصص الوظيفى وتعدده بالمدن ذات مناطق النفوذ الواسعة.
- الرحلات اليومية الخارجة من القرى إلى المراكز الحضرية ترتبط بإجمالى عـــدد الســـكان بمنطقة النفوذ بعلاقة طردية قوية .. ومن المتغيرات الهامة المؤثرة بها تركـــز الخدمـــات التعليمية بالمدن الكبرى وإفتقار المدن الصغرى والريفية لها .
- وضوح التناقض الكبير بين الحدود الإدارية وحدود الإقليم الفعلى وإرتباط منطقـــة النفـــوذ بالمراكز الحضرية بمقدار تركيز وكثافة الحضر.

ومن دراسة سابقة للباحث (رسالة الماجيستير) قد وصل إلى شكل مبسط لجدول يبيـــن قوة تأثير العوامل المختلفة التى تؤثر فى النمو العمرانى -سوف يتم التعرض لهذه الدراسة فـــى الباب الثانى- وقد كانت النتيجة تدل على أن العامل الإقليمى هو من أقوى العوامل التى تؤثـــر فى توجيه النمو العمرانى بصورة واضحة .[١٥]

وفى هذه الدراسة سوف يكون التركيز على العامل الإقليمى مقسما إلى ثلاث عنـــاصر وهـــى العناصر التى وجد أنه من الممكن التعامل معها بصورة محسوسة وكذلك لها موضع محدد فـــى عمران المدينة ويمكن قياس تأثيرها فى مجال النمو العمرانى وهى :

١- تأثير وجود خدمة إقليمية هامة بالمدينة (بصفة خاصة الجامعات) .
٢- تأثير وجود طريق هام أو محور حركة إقليمى .
٣- تأثير وجود تجمع صناعى أو صناعة ذات حجم مؤثر فى المدينة .

١-٥-١ تأثير وجود خدمة إقليمية هامة :

تؤثر الخدمات الإقليمية وبخاصة وجود الجامعة حيث أنها تجذب أعددا كبيرة من الطلبة من مختلف أنحاء الإقليم مما يؤدى إلى المتغيرات العمرانية والإجتماعية والإقتصادية على مستوى المدن وذلك بفعل :

- زيادة معدل النمو السكانى .
- يجذب وجود الجامعة نسبة كبيرة من الإمتدادات العمرانية للمدينة فى إتجاهها .
- تحديث الأنماط العمرانية فى منطقة الجامعة
- إرتفاع أسعار الأراضى فى المنطقة المحيطة بالجامعة .
- تزايد حجم العمالة الكلى بالمدينة .
- تزايد معدل نصيب الفرد من الخدمات فى المنطقة المحيطة بالجامعه.

١-٥-٢ تأثير وجود محور حركة إقليمى :

امتداد الطريق فى منطقة معينة يؤثر فعليا فى نمو واتجاه العمران فى التجمع العمرانى لهذه المنطقة حيث يصبح الطريق محورا للنمو العمرانى سواء على جانب منه أو على الجانبين ويتغير شكل التجمع متخذا الشكل الشريطى متأثرا بإستطالة وامتداد الطريق ، وقد وجد إن شكل التجمع العمرانى الفعلى يتحدد عن طريق كل من التضاريس ونظام الطرق ، أى أن للطرق دور رئيسى فى عملية النمو العمرانى فهو يؤثر فى المدينة من خلال عدة نقاط هى :

- النشأة -النمو مع الطريق -عبور الطريق
- النمو فى إتجاه الطريق -الامتداد طوليا على الطريق-
- النطاق العمرانى للمدينة وإمتداده مع الطريق

ويؤثر وجود محور حركة إقليمى فى أسعار الأراضى المحيطة به فى التجمع العمرانى ونوع الإستعمال وملكية الأرض ، ويمكن إلى حد كبير التحكم فى حجم وإتجاه الكتلة العمرانية ، بل وفى نوع الإستعمالات التى يمكن تواجدها فى مناطق النمو الجديدة .

١-٥-٣ تأثير وجود مناطق صناعية :

تؤثر الصناعة تأثيرا كبيرا على توجيه العمران فى المدن الصناعية وذلك فى إتجاه المشروعات الصناعية حيث تتوافر فرص العمل ، وكذلك تجذب الصناعة الكثير من الخدمات والأنشطة والإستثمارات الأخرى إليها ، ولكن نجد أن توطن الصناعة نفسه محكوما بعوامل طبيعية ومناخية وبمحاور حركة وخدمات .

وتمتد فى إتجاه المناطق الصناعية أساسا أحياء خاصة بإسكان العاملين فى مجال الصناعة والخدمات الخاصة بها .

خلاصة الباب الأول :

فى الباب الأول من هذه الدراسة نعرض مقدمة عن المشكلة التى يتناولها البحث بالدراسة وهى أساسا مشكلة التحكم العمرانى فى المدن المصرية المتوسطة والتى تعتبر من أكبر المشكلات العمرانية والاقتصادية فى الوقت الحالى .

وقد عنى البحث فى الأساس بمشكلة النمو العمرانى بصورته الجغرافية أو الفيزيقية ، أى زيادة مسطح المدينة فى إتجاهات بعينها مقاسا من الخرائط المساحية ، وأسباب هذا النمو وأسباب توجه العمران إلى إتجاه معين بمعدلات أكبر من الإتجاهات الأخرى .

وفى هذا الباب تم استعراض الفرضية البحثية والتى تنص على أن العناصر الإقليمية هى من أكثر العناصر تأثيرا على جذب العمران فى إتجاهها مع التعريف بالمقصود من العناصر العمرانية (خدمات إقليمية ممثلة فى الجامعة – محاور حركة إقليمية – توطن صناعى).

وأيضا هدف البحث وهو الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير هذه العناصر على العمران بحيث يمكن التوصل إلى مناهج جديدة للتنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى للمدن القائمة ، ثم تم عرض المنهجية البحثية التى تقوم على الطريقة التحليلية للخرائط المساحية وخرائط التطور العمرانى للمدن محل الدراسة .

وقد كان من الضرورى فى هذا الجزء التعرض للنسق الحضرى للمدن فى مصر حتى يمكن أن يعرض الباحث فلسفة تصنيف واختيار فئة المدن المتوسطة المذكورة فى الدراسة والتى عرفت بأنها فئة المدن من ١٠٠ – ٥٠٠ ألف نسمة وهى تمثل أساسا عواصم المحافظات أو المدن الثانية بالنسبة لإقليمها .

وفى نهاية هذا الجزء يتعرض الباحث إلى العناصر الإقليمية التى سوف يختبر تأثيرها على المدن محل الدراسة كعوامل مؤثرة فى نموها العمرانى وهذه العناصر هى الخدمات الإقليمية ممثلة فى الجامعات ومحاور الحركة الإقليمية وتوطن الصناعات الكبرى فى المدن محل الدراسة مع عرض نظرى لتأثير هذه العناصر على النمو العمرانى .

مراجع الباب الأول :

١- د. السيد الحسيني " المدينه " دراسة في علم الإجتماع الحضرى
الطبعة الثالثة – ١٩٨٥

٢- الهيئة العامة للتعبئة العامة والإحصاء – التعداد العام للسكان ١٩٩٦

٣- إبراهيم محمد المسلمى " الامتداد العمرانى للمدن المتوسطة وتأثير العوامل الإقليمية والإجتماعية على خصائصه في الفترة ما بين ١٩٧٦-١٩٨٩"
رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٠

٤- محمد صبحى عبد الحكيم " التحضر في الوطن العربى "
الجزء الثانى , الفصل التاسع – التحضر في ج.م.ع
المنظمة العربية للثقافة والعلوم – ١٩٨٠.

5- **United Nations** "Patterns of Urban & Rural Population Growth", Development of International Economic & Social Affairs, New York, 1980.

6- **H.Richardson** "Policies for Strengthening Small Cities in Developing Countries ", Small Cities & National Development, Nagoya, UNCRD, 1982.

7- **Dennis A. Rondinelli** " Secondary Cities in Developing Countries ", Policy for Diffusing Urbanization, Sage Library of Social Research, Cairo Univesity, 1984.

٨- فيصل عبد المقصود " المدن الثانوية كمحدد وأساس لصياغة خطة قومية حضرية في مصر "
رسالة دكتوراه – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٨٩ .

9- **Abukasan Atnodirono & James Osborn** "Services and Development in Five Indoesian Middle Cities", Insttitute of Technology, Center for Regional and Urban Studies, 1974.

10- **Brian j. Berry & Frank E.Horton, Eds,** " Geographic Perspective on Urban Systems ", Englewood Cliffs NJ, Prentice – Hall, 1970.

11- **Harold Lubell** " Urban Development Policies and Programs", Working Paper for Discussion, Bureau for Programs and Policy Coordination, Washington, Dc, USAID, 1979.

١٢- وزارة الإسكان والتعمير "السياسة القومية للتنمية الحضرية في مصر NUPS " – ١٩٩٤

13- **M.Yousry** "Employment and Infrastructure Planning for Secondary Urban Settlements", Institute of Urban & Regional Planning, Cairo University, 1984.

١٤- د. عبد الفتاح وهيبه "جغرافية العمران "
جامعة الإسكندرية – منشأة المعارف – الإسكندرية – ١٩٧٢

١٥- مها سامى كامل " العوامل المؤثرة على إتجاهات النمو العمرانى في المدن المصرية "
رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٤

١٦ – جمهورية مصر العربية – التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثانى للمستوطنات البشرية (قمة المدن) – إسطنبول – يونيو ١٩٩٦ .

الباب الثانى :

نظريات النمو العمرانى للمدن وعلاقتها بالإقليمية

١- مفهوم الإقليمية .

٢- نظريات التنمية العمرانية.

٣- التركز الحضرى والتباين الإقليمى.

٤- النمو العمرانى وعلاقته بالنظرية الإقليمية للتنمية.

٥- مفهوم التوسط فى المدن.

٢- الباب الثانى

نظريات النمو العمرانى للمدن وعلاقتها بالإقليمية:

مقدمة :

النظام العمرانى هو تكوين نابض بالحياة ويستمد كيانه من إستمرار تغيره ليساعد المدينة على ملاءمة التطور مع نسق الحياة ، وعندما تطورت علاقات التغيير وتطورت معها المعرفة ، تطورت أيضا المدينة ونظامها العمرانى المركب وإشكالياتها المعقدة وتغيراتها الديناميكية ذات الطاقات والإتجاهات المتعددة والتى تمثل بعمرانها ومتغيراتها الإجتماعية والاقتصادية المدلول المكانى والزمانى لهذا التغيير بكل معانيه ومحتوياته ومضمونه وظاهره ، فهى تجسيد للفكر الإنسانى وتطوره وأيدلوجيته وفلسفته وإتجاهاته المتعددة وتطورها .[١]

وبتتابع التغير يدفع الحياة والمدنية فى تدرج وإستمرارية ليؤدى إلى نتائج إيجابية (تماسك – إرتقاء – نمو – تطور) أو نتائج سلبية (تداعى – تدهور – تهالك)

ويتم هذا التدرج عادة فى إطار المدينة نفسها والإقليم المحيط بها وكذلك يعمل الجميع فى إطار إقليم أكبر يضم عدة مدن تقع جميعها فى إطار جغرافى يميزه عن غيره من الأقاليم ، ولا يوجد تعريف موحد للإقليم الجغرافى ، ولكن يختلف التعريف بإختلاف الهدف ، فبالنسبة للإقتصاد القومى فالإقليم هو جزء من إقتصاد الدولة Sub-National أما فى الإقتصاد العالمى فقد يعنى الإقليم مجموعة من عدة دول ، وعادة ما يعرف النظام الإقليمى بأنه تجزئ Sub-Division من الإقتصاد القومى إلى عدد محدود قد يتراوح بين ٦ إلى ١٥ إقليم.[٢]

وقد عرف د.جمال حمدان الإقليمية Regionalism على أن الوطن يتألف من إتحاد قوى من الأقاليم القوية الحية الناضجة الناجحة التى توفر حياة غنية متنوعة مليئة بالفرص المادية والحضارية لأبنائها بحيث يشارك أبناء الوطن جميعا فى مستوى متقارب بقدر الإمكان ، والإقليمية هى الوجه الآخر للمركزية أو العاصمية ، فالعلاقة بينهما حتمية ومتوازنه ، ولكن إذا تطرف أحدهما فلابد أن يكون ذلك على حساب الآخر ، فتصبح العلاقة بينهما عكسية نصا ، والخطر دائما أن تتطرف المركزية بالذات نحو الإفراط ، والضحية بالتالى هى الأقاليم والريف التى تضمحل حينئذ وتضمر بالدرجة نفسها .[٣]

٢ - ١ مفهوم الإقليمية :

يهمنا فى هذه الدراسة أن نبدأ بالتعريفات الأساسية التى لابد من ذكرها أثناء البحث نظرا لتباين هذه التعريفات من دراسة إلى أخرى وسوف تهتم الدراسة بصورة أكبر بإقليم المدينة حيث أن الدراسة تعنى بنمو المدن العمرانى الذى يتأثر بشكل مباشر بحجم إقليمها المباشر .

٢-١-١ - تحديد الإقليم التخطيطى :

أما عن تحديد الإقليم التخطيطى Boundaries فقد إختلفت الآراء فى هذا الموضوع ولكن بصفة عامة فيمكن أن يدرج تحت ثلاث مجموعات [٢]

١- التجانس Homogeneity

٢- التجمع Nodality

٣- التنظيم Programming

١- بالنسبة **للتجانس** فإن المساحة الجغرافية تتجمع لتشكل إقليم متجانس من عدة نواحى قد تكون نواحى إقتصادية (مثل مستوى الدخل أو نوعيات الصناعة أو حتى فى معدلات البطالة) أو قد تكون نواحى سياسية هى التى تساهم فى تعريف الإقليم ، أو أنها مساحة جغرافية قد توحدت على مدار التاريخ ، فنجد أن الإقليم المتجانس يشكل وحدة متجانسة إقتصاديا بصرف النظر عن الإختلافات بين المناطق وبعضها داخل نفس الإقليم ، فيجب أن يتم التعامل مع إقتصادياته فى إطار عام .

٢- بالنسبة **للتجمع** فهو يؤكد التباين داخل الإقليم بين المدن والعواصم والمراكز الحضرية للإقليم حيث تكون معتمدة على بعضها البعض داخليا ، وهذا التكامل يقاس بالتدفق السكانى ، وأيضا بالبضائع والخدمات أو الإتصالات ، ومبدأ شمول إقليم معين على منطقة بعينها يتوقف على إذا كان هناك علاقات قوية مع مراكز أكبر داخل الإقليم أكثر من مراكز الأقاليم الأخرى ، وكل إقليم يشمل مدينة كبرى أو إثنين ويمكن تسميتها بالتجمع المهيمن Dominant node .

وهناك مبدأ قد طوره كارل فوكس Karl A.Fox عام ١٩٦٥ ويسمى المساحة الإقتصادية العملية Functional Economic Area F.E.A وذلك بتحديد المدينة المركزية أو سوق العمالة المحاطة بمساحة أوسع تجتذب منها العمالة وهى تشكل أكثر التقسيمات

بالنسبة للتقسيم إلى أقاليم إقتصادية ولكن هذا قد نشأ عنه مشاكل فى تحديد الحدود السياسية للتجمع الإقليمى من خلال التجمع الإقتصادى .

٣- العامل الثالث هو تحديد الإقليم من خلال **النظام السياسى والحدود الإدارية** فى صورة أدوات سياسية ومعدلات ضرائبية معينة .. وهذا الإقليم يسمى إقليم تخطيطى أو مبرمج، ومن مميزات هذا المدخل هو أنه يمكن التعامل فيه مع معلومات محددة ، ويمكن من خلاله تقييم تأثير السياسات على المستوى الإقليمى ، أما العيوب فقد لا تتطابق الحدود الإدارية مع الإنتشار الإقتصادى للإقليم ، وإن كانت هذه الحالة فأن القرارات السياسيه لا تكون متطابقة مع الواقع ، والعلاج لذلك هو أن تكون الحدود السياسية مرنه لتتغير مع التغير الواقعى فى إقتصاديات الإقليم .

ونجد أنه عادة ما يتعامل المخطط الإقليمى مع التجمع إقتصاديا ولكنه لابد و أن يصطدم بالحدود الإدارية دون الإعتبار بأنها ذات كفاءة إقتصادية أم لا ، وهذا ما نصطدم به عادة فى الدول النامية حيث تضطر الهيئات القائمة على التقسيم الإقليمى على الإلتزام بالحدود الإدارية وهو ما يحدث فى مصر رغم عدم كفاءة هذا التقسيم فى الكثير من الأحيان وبذلك نجد أن "الإقليم " فى مفهومه الشامل يحدد نفسه من منطلق أن الحدود الإقليمية موجودة حتى لو لم تكن موقعة على الخرائط من خلال التوزيع الجغرافى وقوى التجمع المختلفة وإنتشارها فى صورة إقليم .

وهنا لابد أن نؤكد على ضرورة التعرف على ماهية الإقليم التخطيطى وميكانيات النمو الإقليمى والإطار النظرى لمشاكل الإقليم سواء الإقتصادية أو العمرانية حتى يمكن أن نتعامل مع نظريات النمو العمرانى ، ولابد أن تزداد مجالات المعرفة ليس فقط بمسببات النمو الإقليمى المختلفة ولكن بكيفية وضع السياسات التى تحكم القرارات المؤثرة فى نمو هذه الأقاليم والتى تؤثر بالضرورة فى النمو العمرانى لمدن هذا الإقليم .

وبصفة عامة نجد أن الإنسان يستقر فى مكان معين وهو إما مكان جغرافى Geographical Space يمكنه أن يقيس أبعاده وحدوده أو مكان إقتصادى Economical Space يعيش فيه الإنسان ويعمل وهو مجال لمجموعة من القوى الإقتصادية ، وأساس الدراسات الإقليمية هو التزاوج بين مفهوم المكان الجغرافى والمكان الإقتصادى . (٤)

ويهتم العلم الإقليمى مثل العلوم الإجتماعية بالبحث عن حياة أفضل للإنسان عن طريق تفاعله مع البيئة المحيطة به ، ويهتم بالهيكل الوظيفى للإقليم الذى يدفع عملية التنمية للإقليم والمجتمع ككل عن طريق وضع الأسس النظرية والدراسات التطبيقية للمتغيرات الإقتصادية والإجتماعية والسياسية لتحديد إمكانات الإقليم ودرجة نموه ، ويهتم أيضا بعلاقات الأقاليم

ببعضها البعض بإعتبار أن كل إقليم عبارة عن حيز مساحى متفاعل مع باقى الأقاليم إقتصاديا و إجتماعيا وسياسيا ، ومن هنا فالعلم الإقليمى يهتم بالوسائل والأدوات التى تستخدم فى تنفيذ السياسات الإقليمية الموضوعة من أجل تحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية والعمرانية داخل الإقليم . [٥]

٢-١-٢ - التوزيع الإقليمى للمدن :

صنفت المواقع المختلفة التى إتخذتها المدينة وما يحيط بها من توابع فى مراحل نموها وتطوراتها المختلفة [٦] ، ولعل هذه التصنيفات للمدن وفق موقعا الجغرافى ومحدداته من تضاريس ومواصلات هى:

مواقع مركزية : فى مواقع المتوسط الهندسى للإقليم .

مواقع هامشية : عند أطراف الأقاليم مثل جهة إلتحام الصحراء بالزراعة .

مواقع مدخليه : عند مدخل يؤدى إلى إقليم معين (مثل الموانى).

مواقع مرحلية : بين موقعين هامين .

ولتحديد أهمية المواقع الجغرافية للمدن المتوسطة بباقى الفئات وخاصة المدن الكبرى والمستوى الآخر من المدينة وهو حيزها الجغرافى (حدود إقليمها) تم تحديد بعض المؤشرات فى عملية التصنيف والمقارنه وبيان أوجه الشبه والإختلاف فيما بينها، وعناصر المقارنة هى :

- التباعد بين المدن المتوسطة .
- الموقع من العاصمة .
- الموقع من إقليمها التابع (المنطقة الريفية) وبيان أقل مسافة للخدمة وأكبرها .
- أقرب عاصمة مركز (متشابهه معها فى المستوى الإدارى) و أبعدها .

أ- تحديد إقليم المدينة :

إقليم المدينة أو مجالها هو مفهوم مركب يعنى فى الواقع عدة مجالات يرتكز بعضها فوق البعض ، لا تتفق تماما فى حدودها ولكنها تتقاطع وتبدى كثير من التفاوت فى الإتساع والشكل بالنسبة للمدينة الواحدة ، هذه المجالات هى حدود الخدمات الهامة التى تقوم بها المدينة ، وتختلف هذه الصلات ضيقا وإتساعا وضعفا وقوة تبعا لحجم المدينة وقوتها ونشاطها وكثافة

السكان حولها وسرعة الإنتقال منها وإليها ، وقد تصل بعض صلات المدينة الأم إلى أطـراف الدولة وقد تتعداها إلى الدول الأخرى كما فى حالة مدينة القاهرة .

وإزاء ذلك لايمكن الإعتماد على وظيفة واحدة لتحديد الإقليم المدنى ، ولذلك فإن تحديد إقليم المدينة ليس يسيرا ، فعندما نحاول تحديد منطقة نفوذ مدينة تبرز مشكلة تحديد منطقة نفوذ المدينة التالية ، أين تبدأ وأين تنتهى ؟ ، ويزيد من تعقيد المشكلة أن الصـراع بيـن المـدن المتجاورة من شأنه أن يعيد تشكيل حدود مناطق نفوذها بإستمرار ، ويؤخـذ علـى القواعـد الرياضية التى إبتدعها كل من " رايلى J..Reilly" و "اويفاتومينين Oiva Touminen" أنها إعتمدت أساسا على العلاقة التجارية وحدها حيث وجد أن قوة جـذب تجـارة القطـاعى للمشترين من خارج المدينة تتناسب طرديا مع حجم السكان فى المدينة ولكن تقل بعيـدا عـن المدينة حتى تكاد تختفى على مسافة تبلغ مربع البعد بين المدينة وحدود قوتها الحقيقية . [٧]

وقد ذكر "فون تونن Von Tunen " أن نمط إستخدامات الأراضى حول المدينة يـأخذ شكل حلقات مركزية تبلغ ٦ حلقات وهى تختص أساسا بالأقاليم الزراعية[٨] .　وقد ظـهرت عدة نظريات لتحديد هذا الإقليم .[٩]

ونجد فى الدول النامية وبالتالى فى مصر أن تحديد إقليم المدينة أيضا يخضع للحـدود الإدارية لمركز المدينة وهو ليس بالضرورة مقررا للواقع حيث قد تتعدى حدود إقليم المدينـة حدود مركزها وقد يقل عنه حسب نوعية وحجم الخدمات التى تقدمها لما حولها مـن ظـهير ريفى.

ب- العوامل التى تؤثر فى شكل الإقليم ومساحته :

إذا كان شكل إقليم المدينة City Region هو شكل سداسى أو شبه دائرى ، فإنه فـى الواقع غير ذلك تماما ، فالتضاريس وطرق المواصلات وتداخل مجالات المـدن وصراعـها لتوسيع مجالاتها المتجاوره كثيرا ما يغير شكل الإقليم بطريقة حاسمة ، فنجد أن وقوع المـدن فى أودية طولية مثل كاليفورنيا يجعل إقليمها يميل إلى الإستطالة ، وتقوم طرق المواصـلات سواء برية أو حديدية بمد مجال نفوذ المدينة إلى مسافات متفاوتة وبطرق مختلفـة ، وأيضـا تساعد الجسور والقناطر التى تقع على ضفاف النهر على مد نفوذها إلى الضفة الأخرى ممـا يغير من شكل الإقليم ، ومن الطبيعى أن إنفراد مدينة برقعة من الأرض حولها يجعل تأثيرهـا مطلقا فى هذه المساحة ، فنجد أن مدينة سولت ليك-سيتى تقع فى قلب منطقة صحراويـة فـى

غرب الولايات المتحدة الأمريكية ولها إقليم يربو على ٤٦١ ألف كم٢ ولكن عدد السكان فى هذا الإقليم لا يتعدى عدد سكان إقليم له أقل من نصف مساحته فى مناطق أخرى . (٦)

جـ- المدينة وإقليمها الديموغرافى :

تحدد وسائل المواصلات المتاحة إلى حد كبير مجال نفوذ المدينة ، وقد إبتكر مصطلح خطوط الأزمان المتساوية Isochrones (من خطوط التساوى الأخرى وخطوط المسافات Isostades وخطوط النفوذ Isodynes) وهى خطوط تربط بين الأماكن التى نستطيع بلوغها من نقطة معينة بوسيلة معينه فى وقت واحد .

والعلاقة السكانية بين المدينة وإقليمها ثنائية ، فالمدينة تجذب بصفة دائمة أو مؤقته أعدادا من أهل الإقليم قد تتزايد أعدادهم وتنأى مساقط رؤوسهم بمرور الزمن ، ونجد أن النطاق الذى منه المدينه المهاجرين إليها هو الذى يبدأ من حيث تنتهى حدود المدينة ، وتتوقف قوة الجذب على حجم المدينة وديناميتها ، ونجد أيضا أن وجود مدينة واحدة كبيرة مزدهرة فى منطقة ما يؤدى بالضرورة إلى إمتداد نفوذها إلى كل ناحية فيها ، بل إلى ما وراءها فى أحيان كثيرة ، أما إذا تعددت المدن فى المنطقة وتساوت فإن كل منها يمد نفوذه على الأرض الفاصلة ، وهنا يحدث التداخل والتجاذب .

د - إقليم المدينة الجغرافى :

اختلف الجغرافيون حول قيمة إقليم المدينة ، ففى عام ١٩٦٠ كتب " جوبارد E.Guillard" أنه لا يمكن أن يتصور إقليميا غير ذلك الذى تستقطبه مدينة ، ويؤكد كل من "فوست" ، ١٩١٩ و " جلبرت" ١٩٣٩ على أن كل إقليم يجب أن يتمركز حول مدينة تكون بمثابة قلبه النابض. (١٠)

ويعرف "ديكنسون " إقليم المدينة بأنه ذلك النطاق الذى يحيط بالمدينة الأم ، فالمدينة هى سوق الإقليم ومصرفه وربما مصنعه ومركز إدارته وخدماته الصحية والثقافية والترفيهية ..وتمييزا لإقليم المدينة عن غيره من الأقاليم أطلق عليه الإقليم الوظيفى Functional Region أو الإقليم المنظم Organizational Region أو الإقليم المستقطب Polarized Region ونجد أن إقليم المدينة لا يغنى عن الإقليم الطبيعى أو البشرى المعروف ، لأن أقاليم

المدن مختلفة فى الطبيعه ومتفاوتة فى الحجم وعدد السكان مما يقف عقبه فى سبيل التنميط الجغرافى .

وتقوم فكرة إقليم المدينة على أساس الترابط والتفاعل بين المدينة وما حولها من رقعة جغرافية ، وحين يكون هذا الترابط واضحا فلا خلاف على تحديد الإقليم ، أما حين يقل ذلك الترابط ويظهر الأثر التنافسى لمدن أخرى فقد يختلف الباحثون فى تحديد إقليم المدينة .

ويرى "ديكنسون " ١٩٦٦، (١١) أن روابط المدينة بإقليمها يمكن أن تندرج تحت أربعة فئات هى:

١- التجارة بين المدينة والإقليم (العلاقات الإقتصادية) .
٢- الروابط الإجتماعية (تعليم - ثقافة).
٣- علاقات سكانية (رحلات العمل والترفيه والتسوق اليومية) .
٤- أثر المدينه على إستخدامات الأراضى فى الريف .

بينما يرى " سميلز ١٩٥٣، " أن الخدمات هى أهم ما يربط المدينة بإقليمها ، وإن كل المدن تمثل مركزا لتقديم الخدمات إلى سكان يعيشون خارج حدودها ، ويطلق "سميلز" على إقليم المدينه مصطلح " المجال الحضرى " الذى يتكامل سكانيا مع المدينه، وأن وظائف المدينه هى التى تحكم إمتداد إقليمها سواء وظائف إقتصادية أو وظائف إجتماعية ، كما أنه يمكن الإعتماد على شبكة الطرق فى تحديد إقليم المدينة ، ويرى أيضا أن الحدود الإدارية للمدن كثيرا ما تكون تعسفية ولا تتناسب مع حقائق الجغرافية الإجتماعية .

ومن الناحية النظرية فإن إقليم المدينة يمكن أن يعبر عنه فى شكل عدد من الحلقات التى تمثل كل منها أحد أوجه العلاقات بين المدينة وإقليمها ، وإذا كانت الحدود الإدارية تمثل حلقة شبه ثابتة فى معظم المدن ، فإن بقية الحلقات تكون عادة عرضه للتغيير ، وكثيرا ما تتسع أقاليم المدن الكبرى على حساب أقاليم المدن المتوسطة والصغيرة .

٢-٢ نظريات التنمية العمرانية :

مقدمة :

لا تهدف هذه الدراسة فى الأساس لدراسة التنمية الإقتصادية أو الحجمية للمدن إنما تهدف أساسا لدراسة النمو المساحى لعمران المدن، ولكن لم يمكن تجاهل أهمية التعرف على نظريات التنمية بإختصار على أساس أن التدرج الحجمى والتوزيع لنظام المدن يحدث التفاعل والتطور الديناميكى لهذه المدن ، وحقيقة أن كل نظام للمدن يحتوى على عدد كبير من

المدن الصغيرة يليها فى نظام متدرج عدد أقل من المدن ذات الفئات الأعلى جذبت تفكير العديد من المخططين لشرح هذه الظاهرة سواء ظواهر النمو المختلفة بين المدن أو التفاعل بين المدن المختلفة ، وقد صيغت هذه الأمور فى صورة نظريات مختلفة وسوف نعرض منها بعض النظريات الهامة التى سوف تفيد مجال البحث فيما بعد وذلك على الرغم من أن معظم هذه النظريات تنصب على النمو الحجمى للمدن دون التطرق للنمو المساحى إلا أن النمو المكانى هو نتيجة من نتائج النمو الحجمى مما يجعلنا لابد وأن نتفهم جيدا نظريات وديناميات النمو الحجمى للمدن .

٢-٢-١ نظرية الحلقات المركزية : Central Place Theory

أول من فكر فيها هو " كريستالر Christaller" عام ١٩٣٣ وتبلورت بواسطة "باسكينز Baskins " عام ١٩٦٦ ، وهى تتعلق بالقانون الذى يحدد الحجم والعدد لإنتشار الموقع المركزى ، وكانت الفرضية الأساسية لكريستالر هو أنه هناك تبادل فى المنافع بين المدينة والمنطقة الريفية المحيطة بها ، وهنا قد بلور فكرة أن المدينة هى مركز لإقليمها ، وهذه الوظيفة تقاس بالبضائع المركزية والخدمات فى كل مدينة والتى تخدم المنطقة الريفية المحيطة بها .

فالمدن الصغرى بها الخدمات الخاصة بإقليمها الريفى فقط ، أما المدن الكبرى ففيها من الخدمات الأكبر التى تتطلب سوق أكبر وتمد ليس فقط إقليمها الريفى ولكن أيضا مجموعة من المدن الصغيرة المحيطة بها بهذه الخدمات ، وكلما زاد حجم ورتبة المدينة كلما وجدت بها خدمات من درجة أكبر وتخدم عدد أكبر من المدن . [١٢]

مساحة الخدمة لكل مدينة Market areas تحدد إقليم كل مدينة ، والمسافة بين المدن من نفس الرتبة تزداد كلما زادت رتبة المدينة ، مما يحقق التدرج Hierarchy وخاصة فى الخدمات وفى حجوم المدن .

وفى إطار نظرية الحلقات المركزية نجد أن التفاعل يحدث بين كل مجموعة من المدن ذات حجم متقارب أو فى نفس الرتبة مع أقرب مدينة كبرى وذلك لإمدادهم بالخدمات على المستوى الأعلى ، وذلك لأن المدينة الأكبر لديها القدرة على إستحداث فرص أكبر وخدمات أكثر من المدن الأصغر وذلك بسبب أن لديها سوقا أكبر .

بدأ " لوش Losch" فى عام ١٩٥٤ فى تطوير هذه النظرية بدراسة موقع النشاط الإقتصادى الذى يمكنه من تسويق السلعة فى الإقليم ، ولدراسة هذا الموقع إعتمد على مبدأ دراسة مختلف عن ما بدأه كريستالر وهو :

- دخول الأفراد - أسعار السوق
- تكاليف النقل - اقتصاديات الحجم
- تكلفة الإنتاج الحدية

وقد وجد أن لكل سلعة مساحة للتسويق مناسبة وفيها كل من تكلفة النقل والأسعار أقل منها فى مناطق أخرى ، وقد وصل فى النهاية إلى نموذج لإمداد السلع والخدمات تتكون من دوائر متداخلة حول كل المدن بحيث تكون كل أقاليم المدن مخدومة سواء بالسلع أو بالخدمات .

وهنا يجادل البعض بأن الإختلاف بين وظائف المدن الكبيرة يزيد من التفاعل بينهما أكثر من المدن الصغيرة ، ونجد أن السكان يميلون إلى الترحال (وليس الهجرة) بين المدن أساسا للحصول على الخدمات وهو ما إهتم به كريستالر ، وحتى فى مجال التجارة وإنتقال السلع فإن حركة الإستيراد والتصدير تتركز دائما فى المدينة الكبرى ولذلك يحدث التفاعل بين المدن الكبرى على المستوى القومى أكثر من المدن الصغيرة، أما بالنسبة للمواد الخام فنجد أنها تنتقل من المدن الصغيرة إلى المدن الأكبر فى كل إقليم ليتم تصنيعها وتوريدها لباقى الأقاليم .

وقد تعرضت هذه النظرية للنقد من عدة نواحى :

١- أنها بنيت على فروض نظرية مثل التجانس والتوازن بين الموارد والسكان فى كل التدرج الحضرى وهو ما لا يوجد فى الواقع .

٢- التبسيط الزائد لكل من العرض والطلب .

٣- أنها نظرية تفترض الثبات والمنهج الوصفى .

٤- لم تختبر هذه النظرية عمليا .

٥- فرضية أن وظيفة المدينة الصغرى فقط هى خدمة أرضها المحيطة قد تعرضت للنقاش مؤخرا .

وبالرغم من النقد فإن الأساس لنظرية كريستالر قد بقى مع الزمن وإستمر وهو :

- أن المدن الصغرى تخدم ظهيرها الريفى المحيط بها .
- أن كل مدينة تعمل كمركز لإقليمها بما فيه المدن الأصغر منها .
- الناتج هو شبكة من الأسواق فى المدن الصغرى تعتمد على الأسواق الأكبر فى المدن الأكبر.
- كل مكان مركزى يشكل درجة فى التدرج الحضرى Urban Hierarchy.

٢-٢-٢ نظرية المواقع Location Theory

وقد بدأت هذه النظرية بواسطة " فيبر Weber " عام ١٩٢٩ وطورت عام ١٩٥٤ بواسطة "هوفر و إيزارد Hoover & Isard " و تعتمد على تأثير التوزيع الحجمى للمدن فى خلال النظام الحضرى ، وأن كل من هذه المدن عبارة عن تركز معين لمختلف الأنشطة . [١٣]

وقد استخدمت نظرية الموقع الدراسات الخاصة بالحدود الإقليمية Margins لتحديد الظروف التى تسمح بتحقيق أعلى عائد و أقل تكاليف من خلال تجمع فراغى معين ، وهذه الدراسات قد أجريت على نموذج يتكون من نشاطين متداخلين أحدهما ريفى والآخر حضرى وقد طورت بعد ذلك ليدخل معها مصاريف الإنتقال جنبا إلى جنب مع تكاليف الأرض والعمالة ورأس المال ، وقد درست مصاريف الإنتقال على أساس المسافة حتى يمكن الإقلال من التكلفة حتى نستطيع أن نرفع من الربح ، وهذا يؤثر على إتخاذ القرار بإختيار الموقع المناسب .

وقد حلل "الفريد فيبر Alfred Weber" فى نظريته العوامل التى تؤثر فى التوزيع الجغرافى للصناعة من منظور إقتصادى حيث إعتبر تكلفة النقل كأهم عامل فى إختيار موقع الصناعة وتكون ضرورة قيام الصناعة عند النقطة التى تكون عندها تكلفة النقل أدناها وحدد أربع أشكال من التوطن الصناعى :

- الصناعات الموجهة إلى طرق النقل والمواصلات .
- الصناعات الموجهة إلى الأيادى العاملة .
- الصناعات الموجهة إلى الطاقة المحركة والمواد الخام .
- الصناعات الموجهة نحو الأسواق الإستهلاكية .

أما " أوجست لوش August Losch" فقد مثل الإتجاه الثانى فى تحليله لقوى السوق ودورها فى جذب الصناعة حيث يكون الموقع المثالى هو الموقع الذى يحقق أقصى ربح ممكن ، أى حيث يزيد الربح عن التكاليف . وإفترض فى ذلك وجود كثافة سكانية متزنة ، وعدم وجود تداخل موقعى بين المصانع .

أما دراسات " هوفر Hoover" و " إزارد Isard " فقد إهتمت بأن تعطى تفاصيل عن تفضيلات الصناعة لبعض المواقع الحضرية . [١٤]

وقد وجد أنه من إقتصاديات التجمع أنه كلما تجمعت مجموعة من الأنشطة فى نفس الموقع تقل التكلفة [١٥] وذلك ينطبق على كل من الصناعة والخدمات وأيضا حجوم المدن نفسها.

وهذه النظرية هى همزة الوصل بين حجم المدينة وإقتصاديات التجمع ، فالمدن الأكبر لديها عدد أكبر من الأنشطة سواء فى الإنتاج أو فى الخدمات ، وتواجد هذه الأنشطة فى مدينة واحدة يسبب إقتصاديات التجمع التى تقلل من التكلفة .

ومن هنا نجد أن المدن الصغيرة والمتوسطة تميل إلى التخصص سواء فى المنتجات أو فى الخدمات التى تهم إقليمها الريفى ، أما المدن الكبرى والمتروبولتانية فإنها تميل إلى التوسع فى المنتجات والخدمات والصناعات (٩) .ولذلك فإن التنمية الإقليمية تكون حساسة لحجم المدينة الكبرى (١٦) . وكذلك فإن الحجم السكانى للمدن الكبرى يحدد عدد الأنشطة التى تحتويها المدينة.

ونجد أن المدينة الكبرى فى كل إقليم إقتصادى لها نصيب كبير فى النشاط الإقتصادى فى إقليمها ، ويمكن تفهم أن عدد الأنشطة فى المدينة يدل على الخفض فى التكلفة فى المنتجات الإقليمية والتى تزيد من الأرباح وتعود على إقتصاديات الإقليم ككل . وبذلك تكون المدن الكبرى هى مناطق جذب للأنشطة الجديدة نظرا للإستفادة بإقتصاديات التجمع للخفض من تكلفة الإنتاج (٩) .

وقد واجهت هذه النظريات النقد المستمر والتعديل لأنها إفترضت حالة من السكون فى المدن ، وإذا كانت نظريات الموقع قد تناولت عنصرى تكلفة النقل والعمالة لتحديد التوزيع المكانى الإقليمى للصناعة فإن العنصر الثالث الذى تعامل معه هو عنصر إقتصاديات التكتل الذى يعمل إما على تركز الصناعة أو على إنتشارها فى مكان ما .

٢-٢-٣ نظرية التجمع Stochastic Theory

تبنى على أن نمو حجم المدينة هو نتيجة لعدة قوى تعمل مجتمعة ، وتزيد قوة هذه العوامل كل ما زاد حجم المدينة ، ولذلك تنمو المدن الكبرى بمعدلات نمو أكبر من المدن الأصغر ، وقد قال برى فى هذه النظرية أن التجمع يؤدى إلى الإنتظام فى توزيع أحجام المدن ، وأنها تؤدى إلى التأكيد على نظرية الرتبة والحجم(٢) .

ونجد أن قانون التأثير النسبى The Law of Proportionate Effects هو تطوير لهذه النظرية ، وهو يؤكد على العوامل التى تؤثر على نمو المدن نسبيا مع زيادة حجم السكان بها ، وزيادة حجم السكان لها شقين هما الزيادة الطبيعية للسكان ، والهجرة الداخلية ، وزيادة حجم المدينة له إرتباط قوى بفرص العمالة ، وبحجم السوق ، ولذلك تزداد معدلات النمو فى المدن الأكبر حجما أكثر من المدن الصغرى .

وقد كان نقد هذه النظرية حول إعتمادها على عوامل نسبية ، وفى الواقع هناك العديد من العوامل الواضحة التى تؤثر على حجم المدينة مثل الموقع ، والظروف الطبيعية ، والأساس الإقتصادى (٢) وقد تفسر هذه العوامل النقص الذى يحدث فى حجوم بعض المدن والزيادة التى تحدث فى حجوم مدن أخرى ، وكذلك قانون الرتبة والحجم كخطوة من هذه النظرية هو محل تساؤل لأنه يعتمد على إستنتاجات منطقية أكثر من الحقائق العلمية .

وأيضا بالنسبة للصناعة فإن إقتصاديات التكتل تعمل عندما تتجمع عدد من الصناعات أو المؤسسات فى موقع واحد فنجد " هوفر Hoover " (١٣) قد قسم عوامل التجمع إلى ثلاث مجموعات واضحة تؤدى إلى تخفيض التكلفة هى :

- إقتصاديات الحجم Economies of Scale

كلما زاد حجم الإنتاج كلما قلت تكلفة إنتاج الوحدة ولكن إلى حد معين تزداد بعده تكلفة الإنتاج وتظهر متاعب الإنتاج المتضخم Diseconomies of Scale .

- إقتصاديات الموقع Localization Economies

وقد تناول "فيبر هذه النقطة فى شكل مبسط ووجد أن تجمع أكثر من صناعة فى مكان واحد يكون عندما تتقاطع خطوط التكلفة الحدية ، وعندما يحصلون على حجم الإنتاج المطلوب داخل تلك المنطقة ، وبالتالى يمكن للصناعة أن تتواجد عند منطقة التقاطع أيضا فى نقطة أقل تكلفة لنقل المنتج المجمع (١٢).

- إقتصاديات التحضر Urbanization Economies

وهو ثالث عنصر من عناصر التجمع وهى التى تجعل من الموقع الحضرى موقعا مفضلا للصناعة بسبب الإقتصاديات الناتجة من مستوى أعلى فى إستخدام الهيكل العام للكيان الحضرى مثل البنية الأساسية والخدمات.

٢-٢-٤ نظرية الأساس الإقتصادى Quasi - Economic Theories

تعتمد على بعض الحقائق الإقتصادية لشرح الإنتشار المتدرج لنظام المدن ، وقد بنى " زيبف Zipf " نظريته عام ١٩٤٩ على مبادئ نظرية تشرح التوزيع المتدرج لأنظمة المدن ، **المبدأ الأول** هو مبدأ التركيز Unification والإنتشار Diversification للإقلال من الجهد وذلك بتقنين التصرفات الإنسانية حيث يوجد عدد قليل من المدن الكبرى حيث يتركز كل من السكان والمنتجات والخدمات أو ينتشر السكان فى عدد كبير من المدن الصغيرة ، وتوزيع حجوم المدن يعكس التوازن بين القوتين (التركز والإنتشار) (٢) .

المبدأ الثانى هو قوة الإبتكار Innovation والذى يعكس عامل ديناميكى مواز للتركز لأنه من الأرخص فى التكلفة أن تستفيد الإبتكارات الجديدة من إقتصاديات التجمع .

وقد جادل " ريتشاردسون " (٢) بأن التركز ما هو إلا تطابق مع نظرية إقتصاديات التجمع ، بينما يتعلق الإنتشار بالإقلال من تكاليف الإنتقال ، وقد يجادل البعض بأن مبدأ زيبف يستند إلى التوزيع الحجمى لأنظمة المدن أكثر من قاعدة الرتبة والحجم .

ويلقى الضوء هنا على الدور الوظيفى للمدن ، وتحدد دور المدن الكبرى فى عملية التنمية معتمدة على الارتباط بين قوى التركز والابتكار ، ويقترح مبدأ الإقلال من الجهد أن المدن الكبرى والصغرى يتواجدون فى إقليم إقتصادى واحد للإقلال من تكلفة الإنتقال والزيادة من العائد الإقتصادى ، وكذلك أن وجود المدن الكبرى هام جدا للسماح لقوى الإبتكار بالتواجد داخل الإقليم ، وكذلك تساعد قوى التركز على بقاء الموارد الإقتصادية للإقليم بداخلة ولا تخرج إلى أقاليم أخرى .

ومن هنا نجد أن التوزيع المتوازن للمدن الكبرى فى الأقاليم الإقتصادية المختلفة تعنى أن قوى الإبتكار المسئولة عن التنمية تعمل بصورة متوازنة فى هذه الأقاليم ، وكذلك تعنى الإقلال من مصاريف الإنتقال ، وكذلك التوزيع المتوازن لكل أحجام المدن فى الأقاليم الإقتصادية المختلفة يحقق مبدأ الإقلال من الجهد وتسمح لقوى الإبتكار بالتوطن فى كل مراكز الأقاليم مما يؤدى إلى مستوى أعلى من التنمية .

وقد جمع " دافيد و سوانسون David & Swanson " (١٧) عام ١٩٧٣ كل من نظريتى التجمع والنمو Growth Theory حتى يصل إلى شكل معين لتوزيع أحجام المدن فى النظام العمرانى ، وقد توصلوا إلى أن حجم المدينة هو أكثر العوامل توضيحا لنموها ، وقد فرضوا أن الإستثمارات فى مدينة معينة هى جزء من إقتصادياتها لأن النمو فى كل من العمالة وحجم الإنتاج كل منهما حساس لهذه الإستثمارات .

بعبارة أخرى فإن كل من المدخرات فى المدينة والإستثمارات ونمو الإنتاج ونمو فرص العمالة تصبح عوامل مترابطة ، وكذلك التطور التكنيكى فى المدينة وهذه العوامل مجتمعة هم وسائل لنمو الحجم والذى يجعل المدن الأكبر تحقق معدلات نمو أكثر من المدن الصغيرة .

وقد ظهر نقد لهذه النظرية أن إقتصاديات كل مدينة تحدد بصورة منفردة عن باقى المدن ، وهذه ليست الحالة فى الواقع فى العديد من الدول ، وكذلك لأن هذه النظرية لا تأخذ فى الحسبان تأثير الإستثمار فى مدينة معينة على النمو فى باقى المدن.

٢-٢-٥ نظرية أقطاب النمو ومواقع التنمية والإنتشار:

Development Location, Spread Effects & Growth-Center Theory

العلاقة بين موقع التنمية وإمتداد تأثيره من مركز النمو إلى المنطقة المحيطة التى تشكل إقليم إقتصادى إجتماعى هى جزء من نظرية نمو المواقع المركزية ، هذه العلاقة هامة لفهم العلاقة بين حجم المدينة ووظيفتها وموقعها وتأثيرها على تنمية المناطق المحيطة ، هذا التأثير يعتمد على التفاعل بين المدينة وما حولها ، وإقتصاديات هذا التفاعل تسمى فى بعض الأحيان القوى المؤثرة ، ومجالها يرجع إلى مساحة تأثير هذه القوى .

والرابطة بين هذه الأنشطة هى القنوات التى من خلالها تنتشر التنمية فى مجال إقتصادى معين.

وقد بدأت **نظرية أقطاب النمو** **Growth Pole Theory** بواسطة " فرانسوا بيرو F.Perroux " عام ١٩٥٥ وفكرتها " **أن النمو لا يظهر فجأه فى أى مكان ولا يظهر فى كل مكان فى وقت واحد ، لكنه يظهر فى إتجاهات مختلفة بكثافات متنوعة وينتشر من خلال مسارات مختلفة وله تأثيرات متعدده على الإقتصاد القومى ككل** " .

إذن فالتنمية تتضمن عملية إستقطاب ، لأن القوى الكامنة فيها تعمل على تجميع الأنشطة الإقتصادية والنمو وتحدث عدم إتزان بين الصناعات والمناطق الجغرافية .

ويعرف القطب بأنه مجموعه متشابكة من الأنشطة تكمل بعضها بعضا بعلاقات إقتصادية متشابكة تولد نموا ديناميكيا فى الإقتصاد من خلال العلاقات التبادلية بينها وبين الصناعة ، وأحيانا ينمو القطب حول بعض الأنشطة النامية مثل قطاع صناعى أو خدمات أو موانى ... [٤]

ونجد أن النشاط القائد هو النشاط ذو النمو الأسرع من باقى الصناعات أو الأنشطة وله قدرة على توليد ونقل الإختراعات ، وله مرونة دخل مرتفعة وقدرة على توليد نمو مستمر ، إذن فالنظرية كما وضعها "بيرو" ليس لها بعد مكانى ، إلا أنها تعتبر أسلوبا يمكن تطبيقه فى إطار سياسات التنمية الإقليمية بناء على مفهوم أن سياسات الإستثمار يمكنها إحداث أكبر تأثير على النمو الإقليمى عند تركيزها فى المواقع المفضلة . [١٨]

وهناك بعض الملاحظات على هذه النظرية :

- إهتمت النظرية بالتنمية كعملية مؤثرة فى التغير مثل النمو العددى والهيكلى .
- ركز على تعدد الأبعاد مثل النمو والتغير الهيكلى والتغير الإجتماعى والإقتصادى وكذلك التغير فى الفراغ الجغرافى .

- كل جزء من العمران سواء إسكان أو صناعة أو غيرها يكون موقعة بالنسبة للعمران تبعـــا لعلاقته مع الأجزاء الأخرى ، فقد يكون موقعة هو موقع تخطيطى أو متجانس أو موقع تفاعلى Space of Interaction .

- من خلال التفاعل تحدث التنمية فى نمط غير متوازن ، فتحدث أولا فى نقط أوليـــة Key Nodes ثم تنتشر إلى أجزاء ومواقع أخرى .

- هذه المواقع الأولية تبدأ فى جذب الإبتكارات والأفكار الجديدة وتقود قوى التنمية .

- هذه المواقع الأولية تسيطر على مجال التفاعل بسبب أحجامها الكبيرة ومستوى الإتصـــالات العالى بها ومستوى التنمية المرتفع الذى يسبب معدلات نمو عالية .

هذه الخواص تسبب التطور الإجتماعى والإقتصادى فى هذه المواقع المركزية والتـــى تحكم عملية التنمية فى مجال تأثيرها الإقتصادى وتصبح مركزا لتنمية إقليمها .

والإقليم الإقتصادى هو مثال لمبدأ مجالات التفاعل ، والسؤال هنا عن نوعيـــة المـــدن التى تقود التنمية فى إقليمها ، وقد توصل " هيرمانسون Hermansoen " إلى أنه ليس كـــل مدينة مركزية فى الإقليم مؤهلة ليطلق عليها مركز للتنمية ، ولكن فقط التـــى تحتـــوى علـــى إستثمارات ذات حجوم كبيرة مع وجود التكنولوجيا المتقدمة والتصنيع المتطور والتى لها تأثير قوى على البيئة المحيطة بها وقادرة على أن تتطور مع تطور حجمها مع الزمن ، وهذه يمكـــن أن يطلق عليها مركز نمو جغرافى.

والمدن الكبرى فى كل إقليم إقتصادى تكون مؤهلة أكثر لأن تكون مدن مركزية نظـــرا لأنها تمنح بيئة تنموية مناسبة ، وهذه المدينة المركزية لابد وأن يظهر بها إمكانيات للنمو فـــى الأنشطة الإقتصادية والعمالة والسكان والدخل ، وبمعرفة العلاقة بين الحجم وعـــدد الوظـــائف والعمالة وإقتصاديات التجمع الإقتصادى وحجم السكان والمـــوارد والتفـــاعل بيـــن الأقـــاليم الإقتصادية لكل دولة يمكن إستنتاج أن المدينة الكبرى فى كل إقليم إقتصادى فى كل دولة هـــى الخاصة بالتنمية على مستوى التنمية الإقليمية .

٢-٢-٦ نظرية الموقع الصناعى Theory of Industrial Location

فى البداية كانت الصناعة كنشاط متداخل ومتناغم مع الكيانات يصعب تحديد مكانـــــها من العمران البشرى ، فهى متمازجة مع الأنشطة السكنية والتجارية ، ومع تطورها وتغيرهـــا فرضت إنفصالها وتمييزها عن باقى العناصر العمرانية .

وقد تدخل العمرانيون عندما فرضت الصناعة وجودهـــا علـــى العمـــران ، ورســـم العمرانيون الرواد صورة للمجتمع الصناعى الجديد ، حيث كانت الصناعـــة بمثابـــة المحـــور

الأساسى للعمران بداية من أعمـــال "أون Owen " والمدينـــة الصناعيـــة "لجارنييـــه" و " لوكوربوزييه Le Corbusier " ولكن جاءت مواقع الصناعة منفصلة عن الكيان العمرانـــى ووجهت إلى مناطق هامشية مع تأكيد إرتباطها بخطوط السكك الحديدية والموانى وكانت تعمل كنشاط ملوث للبيئة خوفا من تداخلها مع العمران .

وقد أكد د. جمال حمدان على أن الصناعة لا تخلق مدنا جديدة بقدر ما تضخم المـــدن القديمة ، وهناك مدن منتجة تستطيع أن تدفع النمو فى منطقة واسعة من حولها ، ومدن أخـرى تكون بمثابة معوق للنمو وتستنزف الإمكانيات من الأقاليم المحيطة بها فى أنشطة غير إنتاجيـة ، ويطلق إسم الإقليم الصناعى عندما تنمو عدة مناطق صناعية متجاورة إلى أن يزداد الإلتحـام والإرتباط بينها وتبدو كما لو كانت منطقة صناعية كبرى. [٣]

وفكرة وجود نظريات للموقع الصناعى كانت مثار إهتمام الإقتصاديين الألمان وغيرهم مثل "فون تونن Von Thunen " و " فيبر Weber " و " لـوش August Loch " فى القرن التاسع عشر والعشرين وهى إتجاهات تطورت فى ثلاث إتجاهات . [١٤]

- إتجاه التكلفة الأقل. - إتجاه تحليل قوى السوق .
- إتجاه تعظيم الربح .

وقد حلل " الفريد فيبر Alfred Weber " فى نظريته العوامل التى تؤثر فى التوزيع الجغرافى للصناعة من منظور إقتصادى حيث يعتبر فيبر تكلفة النقل كأهم عامل فى إختيـــار موقع الصناعة ، وتكون ضرورة قيام الصناعة عند النقطة التى تكون عندها تكلفة النقل أدناهـا ، وحدد أربع أشكال من التوطن الصناعى :

١- الصناعات الموجهه إلى طرق النقل والمواصلات .
٢- الصناعات الموجهه إلى الأيادى العاملة .
٣- الصناعات الموجهه إلى الطاقة المحركة والمواد الخام .
٤- الصناعات الموجهه نحو الأسواق الإستهلاكية .

أما " أوجست لوش August Losch " فقد مثل الإتجاه الثانى فى تحليله لقوى السوق وأكـــد على دور السوق فى جذب الصناعة حيث يكون الموقع المثالى هو موقع تحقيق أقصى ربـــح ممكن ، أى حيث يزيد الربح عن التكاليف . وإفترض فى ذلك وجود كثافة سكانية متزنه وعدم وجود تداخل موقعى بين المصانع .

وقد واجهت هذه النظريات النقد المستمر والتعديل أساسا لأنها إفـــترضت حالـــة مـــن السكون .

وإذا كانت نظريات الموقع قد تناولت عنصرى تكلفة النقل والعمالة لتحديد التوزيع المكانى الإقليمى للصناعة فإن العنصر الثالث الذى تعامل معه هو عنصر إقتصاديات التكتل Agglomeration أو مثالب التكتل Deglomeration التى يعمل إما لتركز الصناعة أو لنشرها فى منطقة ما .

وتعمل إقتصاديات التكتل عندما تتجمع عدد من الصناعات أو المؤسسات فى موقع واحد، فنجد " هوفر Hoover " قد قسم عوامل التكتل إلى ثلاث مجموعات واضحة تؤدى

إلى تخفيض التكلفة :

١- إقتصاديات الحجم الكبير : Economies of Scale

كلما زاد حجم الإنتاج الصناعى كلما قلت تكلفة إنتاج الوحدة الواحدة منه ولكن إلى حد معين بعده تزداد تكلفة إنتاج الوحدة من المنتج الصناعى وتبدأ مشاكل تضخم الإنتاج فى الظهور .

٢- إقتصاديات الموقع : Localization Economies

تناول " فيبر " هذه النقطة فى شكل مبسط ووجد أن تجمع أكثر من صناعة فى مكان واحد يكون عندما تتقاطع خطوط التكلفة الحدية ، وعندما يحصلون على حجم الإنتاج المطلوب داخل تلك المنطقة ، وبالتالى يمكن للصناعة أن توجد عند منطقة التقاطع أيضا فى نقطة أقل تكلفة لنقل المنتج المجمع .

٣- إقتصاديات التحضر : Urbanization Economies

وهو ثالث عنصر من عناصر التكتل وهى التى تجعل من الموقع الحضرى موقعا مفضلا للصناعة بسبب الإقتصاديات الناتجة من مستوى أعلى فى إستخدام الهيكل العام للكيان الحضرى مثل البنية الأساسية والخدمات .

وهنا لابد من أن نشير إلى أن التوطن الصناعى فى مصر لم يخضع إلى أى من هذه الاقتصاديات وإنما كان أساسا يتبع رأس المال ، وقد أشار جمال حمدان إلى ذلك بقوله " أن الصناعة فى مصر لم تحدد بعوامل وضوابط طبيعية جغرافية بقدر ما تحددت بالعوامل البشرية والحضارية ، ولذا ساعدها عاملان هما رأس المال والسوق أكثر من الفحم والوقود أو حتى المادة الخام ،والنتيجة أن صناعتنا لم تبدأ إقليمية وإنما عاصمية كحقيقة حاكمة عظمى تشكل كل كيان الصرح الصناعى فى مصر" [١٩].

وبلغ من قوة تلك العوامل البشرية التى يفترض أنها مرنة ولينة أنها أصبحت قيدا يحكم الصناعة المصرية ويكاد يشل حركتها أو يقعدها عن الحركة ويحيلها من صناعة متحركة إلى صناعة مربوطة بموقعها . وفى مصر بدلا من أن تتبع الصناعة مصادر الطاقة أو القوى

المحركة جغرافيا نجد أن الطاقة هى التى تتبع الصناعة حيث هى أو حيث يراد لها ،فهى تتبع السوق والاستهلاك وسكان المدن والمدن العاصمية ، ومع إستخدام الكهرباء أصبحت القوى المحركة عاملا عميما متاحا فى كل المواقع ، إلا أن ذلك جاء متأخرا استمرارا للتركز إلا من نويات ثانوية للصناعة فى الأقاليم خاصة المراكز الحضرية ويؤكد جمال حمدان أن جغرافية الصناعة قد استسلمت نهائيا للتوطن العاصمى حيث تتوافر البيئة الحضرية الأساسية لإقامة الصناعة وتوافر رأس المال والعمالة وأيضا الأسواق ذات القدرة الشرائية العالية مع التميز بأكثف وأفضل خدمة من النقل والمواصلات ، وقد اضطرت أى صناعة استقرت خارج العاصمة إلى خلق بيئة حضرية صناعية كاملة من الصفر مثل مصانع السكر فى كوم أمبو . ويرى جمال حمدان أن المادة الخام بكل أنواعها لم تلعب دور العامل الفيصل المحدد فى توطين الصناعة فى مصر إلا جزئيا ،ومثال لذلك صناعة الحديد والصلب فى حلوان التى كانت تستقدم خام الحديد من أسوان على بعد ألف كيلومتر وخضعت لمغناطيسية موقع سوق العمل والاستهلاك والحضارة الكبرى فى العاصمة .

٢-٢-٧ نظرية مناطق الأسواق والتجمع Market Area & Agglomeration

توضح العلاقة بين حجم التجمع السكانى وبين عملية النمو والميزة التوطنية ، ففى البداية لابد من توافر السوق الذى يساعد على التجمع السكانى وتبادل السلع والخدمات ، وكلما زادت الميزة التوطنية تزيد الوفورات الداخلية وتظهر الوفورات الخارجية .[٢٠]

وقد حاول " فريدمان " فى ظل النظريات السابقة أن يضع نموذج من أربعة مراحل للتنمية الإقتصادية العمرانية للدولة أو الإقليم :

- المرحلة الأولى : يظهر فيها المجتمع عبارة عن مراكز محلية مستقلة نسبيا ولا توجد هيراركية لمراكز العمران (نموذج ما قبل الصناعة) وكل مدينة تقع فى مركز إقليمى صغير .
- المرحلة الثانية : تظهر نواة قومية منفردة (العاصمة) وتتركز فيها المنشآت الصناعية ويتحول الأقتصاد القومى إلى إقليم متروبوليتانى واحد .
- المرحلة الثالثة : تظهر بجانب النواة الإقليمية نويات فرعية فى الأطراف .
- المرحلة الرابعة : يتكون نظام وظيفى من مجموعة من المدن ينتج عنه التكامل الإقليمى ويعطى أقصى طاقة للنمو .

ومن هذا النموذج توجد أربعة أنماط من الأماكن هى :

*النواة *المناطق الإنتقالية العليا القريبة من النواة

*الأطراف *التخوم المصدرية فى الهوامش (٢٠)

و هذا النموذج قد يكون هو المعبر عن النظام الإقليمى لتوزيع المدن رغم أنه فى الدول النامية نجد نمو المدن الأولى والعاصمية على حساب المدن الإقليمية .

ونجد أنه فى معظم الأحوال عند تطبيق نظرية بعينها فى مجال التخطيط الإقليمى سوف نفاجأ بأنها تتناول الأمور من وجهة نظر معينة وهى الخاصة بالنظرية نفسها ، وقد لا تتناول جزئيات أخرى هامة تتعلق بالتنمية الإقليمية . وبذلك تحدث ردود أفعال قد تكون مخالفة لتوقعات المخططين .

ولذلك فإننا نجد أنه لكل عملية تخطيطية ظروفها الإقتصادية والإجتماعية والعمرانية ، ولذلك قد يضطر المخطط إلى الدمج بين نظريتين أو أكثر أو الإستعانة بمعظم النظريات التخطيطية حتى يجد ما يتواءم مع ظروف الإقليم الذى يتناوله بالدراسة والتخطيط .

٢ –٣ التركز الحضرى والتباين الإقليمى :

تميل التنمية الإقتصادية لتفضيل مواقع معينة ، وبعض الأقاليم والمدن تجذب الأنشطة الإقتصادية والسكان أكثر من غيرها ، ويلاحظ " جلبرت Gilbert " ١٩٤٧ أن فى العالم الثالث هناك ميل واضح للصناعة وللتجارة والزراعة ، وبعض القطاعات الإقتصادية الأخرى للتركيز فى إقليم محدد وأن بعض الأقاليم تنمو بسرعة وبعضها ينمو ببطء أو حتى يتدهور ويكون تركيز السكان المكانى حيث ينتقل السكان من المناطق المتدهورة للأقاليم النشطة ، ومن المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية ، ومن المدن الصغيرة إلى مدن أكبر ، وغالبا ما يواكب هذا الإنتقال من إقتصاد ريفى إلى إقتصاد صناعى حضرى ويتزايد التباين الإقليمى والتفاوت فى الدخول والخدمات للفرد بين الأقاليم المختلفة . (٢١)

أهم المظاهر المصاحبة للتفاوت الإقليمى والتركز الحضرى :

١- تباين وتفاوت بين الريف والحضر يظهر فى إختلاف المستويات المعيشية والدخول بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية .

٢- التباين الإقليمى حيث تتميز أقاليم بعينها عن باقى الأقاليم فى الدولة بإستئثارها بالخدمات والأنشطة التجارية والصناعية ، ويصل التباين فى دخل الفرد بين الأقاليم الأغنى و الأقاليم الأفقر أحيانا إلى تسع أضعاف (فى حالة البرازيل) وقد أكد " ويليامسون Williamson" أن التباين الإقليمى فى الدول النامية أعلى منه فى الدول المتقدمة . (٢٢)

٣- الأحادية الحضرية حيث تسيطر مدينة واحدة على النمط العمرانى وتستأثر بالجزء الأكبر من الأنشطة الإقتصادية والخدمات المختلفة ، وهى حالة عامة فى معظم الدول النامية ومن ضمنها مصر.

وقد أثبتت دراسة " ويليامسون J.C.Williamson " عام ١٩٦٥ أن هناك علاقة بين مستوى التنمية الإقتصادية والتباين الإقليمى ، وقد وجد أن أكبر قيمة لمعدلات التفاوت الإقليمى هى للدول ذات الدخول المتوسطة ، ويحدث التفاوت الإقليمى فى مراحل التنمية الأولى ، ومع النضوج الإقتصادى يحدث تقارب إقليمى .

ومن النظريات التى تعرضت لديناميكيات التنمية الإقليمية نعرض بعض النظريات التى قد تسهم فى فهم أكبر لحركة تطور النمو العمرانى فى المدن .

أ - نظرية التراكم السببى Cumulative Causation لميردال

وقد وضع ميردال هذه النظرية والتى تنص على أنه مع النمو الإقتصادى يتأكد التفاوت فى الدخول الفردية والإقليمية والخدمات حيث تعمل تأثيرات قوى الإرتجاع Backwash على توجيه حركة العمالة والسكان ورؤوس الأموال والتجارة للتركيز فى القطاعات ونقط النمو الأساسية للإقتصاد ، ويحدث التراكم فى الأقاليم المتقدمة وتتخلف الأقاليم الأخرى ، كما تظهر تأثيرات قوى الإنتشار Spread Effects إلا أنها لاتكون كافية فى مواجهة قوى الإرتجاع والتركز وتزيد بإرتفاع معدلات التنمية الإقتصادية .ويؤكد " ميردال" على انه مع النمو الاقتصادى يتأكد عدم التساوى والتفاوت فى الدخول الإقليمية والفردية والخدمات .

ب- ديناميكية التنمية الإقليمية " لهيرشمان Hirchmann " :

مع تأكيده على حدوث الإستقطاب فى المراحل الأولى من التنمية فى القطاعات الرائدة للإقتصاد (عدم الإتزان) متفقا مع " ميردال" ، ومن خلال سلسلة من التفاعلات غير المتزنه تحدث النمو ، ثم تعمل التنمية فى المركز إلى الإنتشار إلى الأقاليم المتخلفة فى عملية تحدث من تلقاء نفسها دون أى تدخلات وتنتج عن تولد قوى إقتصادية تصحيحية وينكسر الإستقطاب .

ونجد أن أفكار "هيرشمان " هنا هامة للغاية بسبب :

- أن عدم الاتزان الإبتدائى الناتج عن قوى التركز والإستقطاب سيؤدى إلى الإتزان .
- إستخدام هذه الأفكار كأسلوب للتنمية الإقليمية فى الدول المتقدمة والنامية .
- أن هذا التحول يحدث دون تدخل وتكون الكفاءة فى عدم الإتزان .

وهذه الأفكار تكاملت مع أفكار " بيرو Perroux" فى أقطاب التنمية . [١٤]

جـ- تطور السياسات المكانية فى الدول النامية :

يرى " هارى ريتشاردسون "Richardson ، ١٩٧٧ إن معظم السياسات المكانيـة للـدول النامية موجهه إلى تغير نمط العمران بتقليل مظاهر الأحادية أو فتح أقـاليم جديـدة وتحسـين الأحوال فى الأقاليم المتخلفة ، أو تنمية المدن المتوسطة أو تقليل معـدلات الـهجرة الريفيـة الحضرية من خلال تنمية المناطق الريفية .

فإلى أى حد نجحت هذه السياسات المكانية فى تغيير النمط ؟ (٢٣)

وبصفة عامة فإن السياسات المكانية فى الدول النامية موجهه إلى :

- كسر التركز العاصمى
- التنمية الريفية
- تدعيم المدن المتوسطة والصغيرة

وقد مر التخطيط بالتنمية فى الدول النامية بثلاث مراحل :

١- **مرحلة البناء والتنمية الأولى :** منذ الإستقلال حتى بداية التنمية فى مجـالات القطاعـات الحكومية .

وتمثلت فى سياسات طويلة المدى لها أهداف شاملة وحددت أولويات التنمية وأهداف الإنتـاج وتوجيه للإستثمارات والتقسيم القطاعى وبالذات للقطاعات الحكومية ووجهت لتحسين المرافـق والإمتداد الزراعى وخدمات التعليم .

٢- **مرحلة أوائل الستينات :** "لدفع وتحقيق النمو الإقتصادى "

خطط للتنمية هدفها الأساسى دفع وتحقيق النمو الإقتصادى وفيها تكثيف توجيه الإسـتثمارات كتلك التى ظهرت فى شكل خطط التنمية الخمسية الأولى .

٣- **مرحلة ثالثة :** حل المشكلات المختلفة مثل البطالة وتوزيع الدخل .

مع عدم تحقيق النمو تحول الإهتمام ليس فقط بتحقيق نمو إقتصادى ولكن إلى مظاهر أخـرى تكميلية مثل مشاكل البطالة وتوزيع الدخل.

ويلاحظ إهمال التخطيط للبعد المكانى فى الخطط الإقتصادية فى الدول النامية مع التركيز على إحداث نمو إقتصادى مما يسبب تضارب الخطط وتعارضها أو عدم تنفيذها .

ويعوق التخطيط للتنمية فى الدول النامية بالآتى :

- تضارب مع خطط مكانية محددة .
- تحدث تأثيرا أكبر من تأثير أهداف خطط مكانية وقد يكون فى إتجاه معاكس .
- يمكن عدم وجود خطط على الإطلاق .

فالمشكلة هنا ليست فى قلة الخطط ولكن فى تضاربها أو تعارضها أو عدم تنفيذهـــا .. إلا أن هناك وعيا قد بدأ بالبعد المكانى الذى تحدثه خطط التنمية .

ويجب الإعتراف بتواجد العنصرين سواء السياسات المباشرة أو غير المباشرة كعناصر هامـــة لإحداث التغير والتنمية الإقليمية .. وهناك أيضا سياسات إقليمية غير مباشرة أو ضمنية وهـــى تلك النتائج الموقعية الإقليمية للقرارات والسياسات الإجتماعية والإقتصاديـــة مثـــل سياســـات العمالة والسياسات الزراعية وسياسات التجارة والصناعة .. ونجد أن السياسات الصناعية تؤثر على التنمية الإقليمية بشكل قد يكون أكثر تأثيرا عن سياسات مباشرة فهى التى تدفع النمـــو أو تعرقله.

د – أقطاب التنمية فى الدول النامية :

ونبدأ أولا بتعريف قطب النمو إعتمادا على فكر "بيرو Perroux " أنه عندما يتحقق النمـــو فإن هناك قوى تسعى إلى تجميعه وتركيزه حول نقطة معينة للإفادة من إقتصاديـــات التجمـــع والإقتصاديات الخارجية وإعتمادا على حدوث آثار الاستقطاب .(٤)

ونجد أنه فى الدول النامية إذا كان قطب النمو يمكن أن يقام حول نشاط تنموى قائد قد يكـــون قطاعا صناعيا أو ميناء بحرى تجارى .. ولكن فى بعض الأحيان قد يتواجـــد هـــذا النشـــاط التنموى دون حدوث الإستقطاب .. وفى إطار الدول النامية نجد من الأنشطة التعدينية المكثفة فى منطقة ما لا تحدث النمو إلا فى حالات بسيطة .. فالقطب لا يعتمد فقط على تجميع لأنشطة قائدة ولكن يعتمد على تكامل الأنشطة الإنتاجيـــة والأجـــهزة التجميعيـــة والـــهياكل التبادليـــة وإرتباطات إقتصادية تكميلية .

وينقسم القطب من حيث الحجم ودائرة التأثير إلى :

- قطب النمو : وهو توطين لمجموعة من الأنشطة المرتبطة بعلاقة فنية وإقتصاديـــة فى حيز متجانس وتمتد آثاره التنموية إلى الإقليم المحيطة به .
- مركز النمو : هو توطين لمجموعة من الأنشطة والخدمات فى حيز محدود وآثاره محلية وله طابع إقليمى وهو عنصر هام فى خلق محيط مناسب لنشر النمـــو مـــن القطب .. وأى قطب معزول بدون تلك المراكز لا يحقق الغرض منه .
- نقط النمو : حيث تتجمع الأنشطة فى حيز محدود متجانس ولا يحـــدث تـــأثير أو أصداء خارج هذا الحيز .
- مناطق النمو : تتميز بوجود علاقات تكاملية فى منطقة جغرافية واســـعه حـــول النواه الأصلية .

- محاور النمو : تتكون من مجموعة من النقاط وأقطاب النمو التى تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور رئيسى .

وفى الاقتصاديات المتخلفة لا نجد إلا نقط للنمو .. ولكن فقدها لعنصر التكامل و الإتصال بما حولها يبقيها كنقط أو بؤر للنمو لا تتخطى هذا الحجم .. ولا تظهر محاور للنمو ومناطق للنمو كما يحدث فى الدول المتقدمة مثل محور الراين – الرور الصناعى .. ويجب أن تختار الصناعة فى قطب النمو ذات حجم كبير ولها علاقات أمامية وخلفية ولها قدرة على توصيل ونشر التنمية والإبتكار .

وهناك صعوبات لإختيار الأنشطة القائدة لقطب النمو فى الدول النامية بسبب :

- أن الزراعة هى النشاط الأساسى للدول النامية وهى لا تكفى كعنصر قائد للنمو .
- تأثير ناتج عن مستوى التنمية مع نقص رؤوس الأموال وكثرة العمالة وبذلك يحدث تفضيل للصناعات التقليدية مثل صناعة المنسوجات والصناعات الغذائية .. ولكن ذلك الحجم الكبير من الصناعات التى تستخدم التكنولوجيا العالية مع ظروف الدول النامية من نقص العمالة المدربة وعدم توافر خدمات البنية الأساسية وصغر الأسواق مع ضعف الإمكانيات الإقتصادية .. كل ذلك يجعل من إختيار النشاط القائد عملية صعبة فى إطار الدول النامية ويتأثر بالآتى : (١٤)

- المصادر الطبيعية ومدى توافرها
- توافر رؤوس الأموال
- إحتمالات توظيف العمالة المحلية
- الأسواق
- تأثير المحيط والظهير العمرانى

وعند تواجد قطب النمو نجد أن إستقطاب المركز الإقليمى للأنشطة الصناعية والتجارية والخدمية وتأثيره بالمحيط وتكامله هو الذى يحدث النمو وتدفع سياسة أقطاب النمو .. وفى الدول النامية لا يحدث هذا الإستقطاب حول القطب بالكثافة المطلوبة ويبقى النمو فى شكل نقط للنمو لا تحدث تغيرات حولها إلا فى مجال محدود .

أما ديناميكية إنتقال التنمية والنمو قد لا تسير على الوجه الأكمل إما لسوء الإختيار أو المحيط البيئى الإقتصادى أو لتأثير هياكل إجتماعية معينة أو لنقص عناصر الإنتاج التى تتيح إقامة علاقة تكاملية .. كما أن نجاحه يتطلب توفر درجة من اللامركزية فى الإدارة والسياسة ومرونة فى إنتقال عناصر الإنتاج ورأس المال والصناعة وهى عناصر غير متوافرة فى الدول النامية مع صعوبة الإنتقال إلى الأقطاب المختارة وإرتفاع العائد فى المدن الكبرى الأحادية وعدم توافر هياكل الخدمات .

وهناك العديد من الصعوبات التى تواجه أقطاب التنمية وسياسات التنمية الإقليمية فى الدول النامية فنجد أنها تعتمد على أنشطة صناعية كثيفة فى رأس المال وضعيفة فى إستخدام عنصر العمل .. وهى تعتمد على إما رأس المال أو العمالة المدربة أو الأسواق من خارجها مما يجعلها جيوبا للتنمية ولا تنجح فى التأثير الإيجابى على الإقليم المحيط بها وهذا هو الذى سبب إعاقة نمو المدن الصناعية الجديدة فى مصر والتى كانت من المستهدف أن تكون أقطابا للتنمية.(٢٤)

ومع عدم كفاية الموارد والأسواق المحلية تكون البديل هو الإتجاه للخارج بحثا عن الموارد ولتوزيع المنتجات مما يؤثر فى الهدف من إقامة القطب ويصبح توجيهه للخارج تماما .

ومن ناحية أخرى إحتياجها للمواد من خارج الإقليم ومن منطلق إحتياج العمالة جعل منها مركزا لإجتذاب المهاجرين من أقاليم أخرى مما يشكل عائقا فى سبيل تنمية الأقاليم الواقعة فيه.

ونجد أن المدن المختارة كقطب للنمو تجذب السكان من المناطق المحيطة أو حتى من خارج الإقليم وتفرض روح جديدة على ساكنيها .. إلا أن جاذبيتها للسكان المحيطة بها تكون أسرع من معدل إقامة الأنشطة بها وبالتالى تصبح بؤر للبطالة .. وكذلك لعدم توافر العناصر الدافعة لحركة النمو لأقطاب النمو مما يقلل من مفعول القطب الذى يتأثر بالثنائية الإقتصادية وعدم تنوع الإنتاج الصناعى وعدم توفر الأسواق.

وغالبا ما تستخدم الصناعات فى قطب النمو تكنولوجيا عالية .. قد لا تكون حديثة تماما ولكنها غريبة وجديدة بالمقارنة بالتكنولوجيا المحلية بحثا عن تحقيق أقصى إستغلال للموارد أو للمواد المتوفرة .. وقد يكون تأثير هذه التكنولوجيا عكسيا على البنية القائمة .. وبذلك يصبح قطب النمو مركزا لعدم الإتزان بدلا من كونه مركزا للنمو .. تأثيره وتأثره بالخارج يؤثر فقط على دائرة ضيقة من حوله ولا يحدث أى تقدم أو تنمية لأن القوى الناتجة عنه أضعف من القوى المعوقة ولا يتماشى مع الهياكل الموجودة فى الأصل ولا يجذب المناطق المحيطة معه للتطوير والتقدم ويصبح القطب جيبا مزروعا .

و تعتمد الأقطاب على أنشطة صناعية كثيفة فى رأس المال وضعيفة فى إستخدام عنصر العمل ، ونجد أنها لم تؤثر إيجابيا على إقليمها مع إعتمادها على التمويل والعماله والأسواق من الخارج مما جعلها مركزا لإجتذاب المهاجرين من أقاليم أخرى بمعدل أسرع من معدل إقامة فرص العمل مما يجعلها بؤر للبطالة ، ويتأثر قطب النمو بالثنائية الإقتصادية (زراعة – صناعة) وعدم توافر العناصر الدافعة لحركة نمو القطب ، وبذلك نجد أن قطب

النمو أصبح مركزا لعدم الإتزان بدلا من كونه مركزا للنمو يؤثر على دائرة ضيقة من حوله ولا يحدث تنمية لأن القوى الناتجة منه أضعف من القوى المعوقة ، ويصبح قطب النمو جيبا للتنمية.

ويرى لو وصالح ،١٩٨١ (٢٣) أن هذه السياسة غير مناسبة لتنمية الأقاليم المختلفة ، فهى سياسة للتنمية الإقليمية من الخارج ، مع أن مصدر النمو يجب أن يكون من الداخل على الأقل فى المراحل المبكرة حتى يتم الإتزان الكلى أكدا على أن نجاح الأسلوب الأمثل للتنمية الإقليمية والقومية لا يمكن فصله عن الإطار التاريخى ، وأيضا أن نقص المدن المتوسطة يشكل عقبه فى سبيل حدوث إنتشار التنمية ، مع وجود مشكلة إنتقاء صناعات رائدة فى مناطق ريفية وتركيز كل الأنشطة الغير زراعية فى المدن الأحادية .

وفى دراسة مصرية (١٨) وجدت أن أنسب الأنشطة لأقطاب النمو هى صناعة النسيج ثم الصناعات الغذائية ثم الكيماوية ، وأن الصناعات الغذائية هى أكثرهم توفيرا لفرص العمل ، أن المناطق المناسبة كأقطاب نمو فى مصر هى السويس والإسماعيلية وبور سعيد وأسيوط وقنا ونجع حمادى والوادى الجديد والبحر الأحمر والصحراء الغربية .

٢-٤ النمو العمرانى وعلاقته بالنظرية الإقليمية للتنمية :

٢-٤-١ منهج السياسات الإقليمية :

دائما ما يواجه التخطيط الإقليمى ببدائل السياسات المختلفة ، ولابد من أن يتخذ القرار إذا كان سوف يدعم المناطق المتخلفة ويوزع النمو والتنمية عبر المكان فى تساوى واتزان على أساس تحقيق الكفاءة على المدى البعيد .. أو يختار السياسات الإقليمية الموجهة لدعم النمو والتقدم فى الأقاليم والمواقع التى يمكنها وتستطيع مواجهة قوى المنافسة والسيطرة على الأسواق .. أى أن يختار بين صناعة متوسطة وصغيرة منتشرة مكانيا أو صناعات رائدة وقائدة .. وهل يدعم القوى أم يقوى الضعيف ؟ (١٤)

والاختيار الآخر هو هل نطبق سياسات إقليمية تتكامل مع الظروف والأسواق القومية أو العالمية .. ويكون التخطيط الإقليمى أداة لتكيف الأقاليم مع التغيرات أو التحولات القادمة من خارجه ويكون الاختيار لسياسات صناعية موجهه للتصدير ولأقطاب النمو ولمناطق حرة صناعية وتجارية .. أو تتوجه إلى سياسات قائمة على الداخل المحلى الأضعف فى مواجهة

الظروف العالمية ولكنها دافعة للابتكار والتنمية الداخلية وتؤكد الشخصية المحلية وتقوم على أنشطة متوسطة وصغيرة فى إطار محلى وإقليمى .

وهنا نجد أن الاختيار الأول يجد أن التنمية هى فى دفع التحضر والتصنيع وتحديث الزراعة ليصبح العالم كيانا مستمرا غير متميز متماثلا فى بعده المحلى والإقليمي والعالمى فى إطار من سيطرة الأسواق والتعامل الحر .. والاختيار الثانى هو إتجاه لتأكيد شخصية وطابع كل إقليم .. وهناك العديد من الاختيارات الأخرى من منطلقات متعددة مثل المنطلق الإقتصادى والإجتماعى أو الإقتصادى أو البيئى .

وبذلك تتجه التنمية الإقليمية فى إتجاه الاعتماد على الإمكانات الداخلية الكامنة وتطويرها بدلا من انتظار آثار الانتشار وكسر الاستقطاب .. وكذلك التأكيد على قدرة الطاقة البشرية واستغلال الموارد الخارجية والتكنولوجيا المستوردة مع تكامل الاقتصاديات الإقليمية بحيث تبحث عن عناصر كامنة فى داخل كل إقليم تتكامل مع البيئة والثقافة والشخصية مع التأكيد على دور المدن الصغيرة والمتوسطة ليس إنتاجيا فقط ولكن اجتماعيا واقتصاديا وسياسيا أيضا .

٢-٤-٢ المظاهر المصاحبة للنمط العمرانى الحالى فى الدول النامية

توجد ثلاث ظواهر أساسية تميز نمط العمران فى الدول النامية هى التحضر والأحادية وعدم الإتزان الإقليمى ، ويصعب تمييز أيهما السبب وأيهما النتيجة ، فالتحضر والأحادية يؤديان إلى عدم الإتزان الإقليمى . [١٤]

أ – التحضر :

التحضر ظاهرة عالمية ليست خاصة بالدول النامية ، فقد إرتفعت نسبة سكان العالم الذين يسكنون المناطق الحضرية من ١٩% عام ١٩٢٠ إلى ٣٧% عام ١٩٧٠ ويقد أن تصل نسبتهم إلى ٥٠% عام ٢٠٠٠ ، وفى نفس الفترة إرتفعت نسبة سكان المدن من ٢٠.٦ % إلى ٣١.١ % والمتوقع أن يصل إلى ٤٥.٨% عام ٢٠٠٠ بمعدل نمو سنوى لسكان المدن يبلغ ٤% سنويا ، وقد إستوعبت المدن نحو ٤٠٠ مليون نسمة فى الفترة ما بين ١٩٥٠ و ١٩٧٥ [٢٥] ، وتختلف عمليات التحضر بين الدول النامية والدول المتقدمة فى سرعة حدوث العملية مع إرتفاع معدلات النمو السكانى الطبيعى والهجرة من الريف إلى الحضر ، وأيضا تختلف أنماط التحضر فى ما بين الدول النامية .

علاقة التحضر بالتنمية الإقتصادية :

المفترض أن التحضر السريع سيدفع التنمية الإقتصادية فى الإقتصاديات النامية كما حدث فى الدول المتقدمة ، ويؤكد " برايان برى Brian Berry" وجود علاقة بين مستوى النمو الإقتصادى ونسبة التحضر ومدى تركز السكان فى مدن الدول المتقدمة ، وهو إفتراض يتأكد مع كل الدول المتقدمة ذات المعدلات العالية للتحضر و لإرتفاع نصيب الفرد من الناتج القومى ، أما " ريتشاردسون " فيؤكد على أن العلاقة بين التحضر والتنمية الإقتصادية موجودة وأن التغيرات الهيكلية المصاحبة لتحول الإقتصاد من إقتصاد الكفاف الزراعى إلى إقتصاد مفتوح يعتمد على إنتاج سلع غير زراعية وخدمات ويواكبه إنتقال مكانى للسكان و الأنشطه الإقتصادية ينتج عنه التحضر. (٢٣)

إلا أن معدلات التحضر العالية التى تشهدها الدول النامية فى أمريكا اللاتينية وأفريقيا وآسيا مع تحقيق معدلات ضعيفة للنمو الإقتصادى وهى ظاهرة الحضرية الزائدة Over Urbanization تجعل من القاعدة المتعارف عليها مثار شك وإتجاه لإعتبار التحضر فى الدول النامية معوقا لحدوث التنمية وذلك مرجعه إلى أن التحضر فى الدول المتقدمة واكبه نجاح حركة التصنيع وتقديم فرص العمل وكان سببا ونتيجة فى نفس الوقت ، وأن آلية التحضر فى الدول النامية نتج عن أسباب مختلفة تماما نتيجة للهجرة الكثيفه من الريف إلى الحضر تمثل فى بعض الأحيان ٦٠% من النمو الحضرى بحثا عن فرص عمل غير موجوده ونتيجة لمعدلات زيادة غير مسبوقة لسكان الحضر .

ويكون إرتباط التحضر فى الدول النامية بالبطالة ، فالمدن تقدم فرص العمل الجديدة بمعدلات أقل من حجم الهجرة المتجهه لها ، ومع تزايد حجم التحضر يزيد حجم البطالة ، كما إرتبط التحضر فى العالم النامى بالتركز فى مدينة واحدة أو عدد محدود من المدن ، فتيارات الهجرة من الريف تتجه إلى تلك المدينة حيث يتركز السكان والأنشطة الإقتصادية (المدينة الأحادية) كل ذلك على حساب باقى الهياكل الحضرية والمدن المتوسطة بالذات . (١٤)

وبالتالى فقد التحضر أهميته كوسيله لإنتشار النمو Diffusion of Innovation وإنتشاره عبر إطار نظام مدن متدرج ينقل النمو من أكبر تجمع حضرى إلى أصغر تجمع فى الشبكة العمرانية ، فالتحضر الذى يتركز فى عدد محدود من المدن الكبرى يفقد الهياكل الحضريه القدرة على إيصال ونشر النمو من مناطق التركيز فى المدن الكبرى للمدن الأقل رتبة وحجما ، وهكذا حتى يصل إلى أصغر تجمع حضرى .

إن التعامل مع ظاهرة التحضر السريع فى الدول النامية تتأرجح بين فكرين هما :

١- إن إستمرار تركز النمو الإقتصادى والتنمية بأوجهها المختلفة فى المدن الكبرى ضرورى لتحقيق إقتصاديات الحجم ولتراكم الإستثمارات وتركز الخدمات والمرافق مما يدفع لمزيد من النمو والتنمية .

٢- إن نمط التحضر السريع والكثيف والمركز فى الدول الناميه قد خلق مزيدا من المشاكل البيئيه و الإجتماعية والإقتصادية ، وأن المدن الكبيرة تستنزف الإمكانات وحيوية المجتمع ككل .

إلا أن الفكرة الثانية هى التى تلقى القبول على مختلف المستويات .

ب- التركز والتوحد Primacy

ليست الأحادية أو التوحد مرتبطة بالتخلف ، ولكن هناك إتجاه هام يربط الأحاديه والأنماط العمرانية فى الدول النامية ، والأحادية عند " جيفرسون Jefferson " هى تباعد نظام المدن عن نظرية الرتبة والحجم حيث تكون المدينة الأولى فى نظام المدن أكبر كثيرا من المدينة الثانية . ومن أسباب ظاهرة الأحادية :

- ما تقدمه المدينة الأحادية من إقتصاديات للتجمع من بنية أساسية ومواصلات وعمالة .
- غالبا ما تكون السوق الأولى أو الوحيدة للمنتجات .
- تفضيل القيادات الإدارية للإستقرار فى المدينة الأحادية .
- أنشطة الشركات المختلفة ومتعددة الجنسيات وكذلك هى المكان المفضل لكل الأنشطة الصناعية ما عدا الأنشطة الإستخراجية .
- كلما صغر حجم الدولة تزايدت معدلات الأحادية .
- كلما إنخفض الإرتباط بين الأقاليم زادت الأحادية .
- قد تظهر الأحادية فى داخل الإقليم الواحد وليس على المستوى القومى مثل حالة الهند.
- لا ترتبط الأحادية بوجود التفاوت الإقليمى .

جـ- التفاوت وعدم الإتزان الإقليمى :

وأهم الدراسات فى هذا المجال هى دراسة "ويليامسون J.C.Williamson"[٢٢] عن عدم التساوى الإقليمى أو التفاوت الإقليمى .. وأهم ما توصل إليه عند تحليله لـ ٢٤ دوله أن أكبر قيمة لمعدلات التفاوت الإقليمى هى للدول ذات الدخول المتوسطة ويكون التفاوت الإقليمى

أكبر فى القطاعات الزراعية عنها فى القطاعات الصناعية .. وكذلك أن التفاوت الإقليمى يحدث فى مراحل التنمية الأولى وأنه مع مراحل النضوج الإقتصادى يحدث التقارب الإقليمى .

ومن هذا المنطلق يرى أن التفاوت الإقليمى والإختلافات ما بين الشمال والجنوب هى مظاهر مصاحبة للمراحل الأولى من التنمية الإقتصادية .. وأن التقارب الإقليمى والدولى هو ميزة النمو والتنمية الإقتصادية حيث أن التنمية يواكبها إنتشار للتحضر وإنكماش فى القطاعات الريفية ومع تقدم مراحل التنمية يقل التباين الإقليمى .

ومن هذه النتائج قدم "ويليامسون" إفتراضه فى التباعد ثم التقارب Divergence and Convergence.. وأنه مع إرتفاع مستوى دخل الفرد تتزايد التفاوتات الإقليمية ثم تثبت لفترة وتبدأ فى الإنخفاض بعد ذلك .. وفى نفس الإتجاه أثبت "صلاح الشخص " فى إطار دراسته لـ ٣٣ دولة أن الدول ذات الإنتاج القومى الأعلى تتزايد بها معدلات التساوى الإقليمى وبالذات للدول المتقدمة .. أما فى الدول النامية فتكون العلاقة سالبة أى أنه كلما إرتفع الدخل تزايد عدم التساوى .

أما "طارق أبو العطا ،١٩٨٥ " فقد أثبت فى دراسة عن الدول النامية للفترة من ١٩٦٥ إلى عام ١٩٨٠ أنه ليست هناك علاقة بين مستوى التركز الحضرى والتركز الإقتصادى وبين مستويات التنمية ، وأثبت أن تطور الأنماط المكانية فى معظم الدول النامية لم ينطبق والمسار الذى إفترضته نظريات التباعد ثم التقارب الإقليمى مما يتطلب إعادة النظر فى السياسات الإقليمية التى بنيت على أساس الإفتراضات النظرية .. وأن التطور المكانى للدول النامية لن يتبع النمط الذى سارت عليه الدول المتقدمة فى مراحل نموها . (٢٤) أما " آموس O.A.Amos " ١٩٨٨ فقد أجرى دراسة عن التفاوت الإقليمى فى مراحل متقدمة من النمو الإقتصادى ليتبين ماذا يحدث بعد ذلك للمسار الهرمى الشكل للعلاقة بين التنمية الإقتصادية والتفاوت الإقليمى .. فإذا حدث نقصان فهذا يعنى إستمرار تناقص التفاوت الإقليمى ، أما الثبات فيعنى أن معدلات النمو الإقليمى تتساوى عبر الأقاليم ويبقى دخل الفرد بدون تغير .. ويرى "أموس" أن هذا الثبات يميز المرحلة الأخيرة التى أشار إليها " روستو Rostow " فى نظريته مؤكدا حدوث إتزان بعيد المدى يستمر ما لم يحدث تغيير جذرى جديد .. أما فى حالة زيادة معدلات التفاوت فيشير لوجود مظاهر غير معلومة تصاحب التنمية الإقتصادية . (١٧)

٢-٤ -٣ العوامل المؤثرة فى النمو العمرانى للمدن :

ولا تخضع درجة نمو المدن عادة للمرحلة التكنولوجية أو للمستوى الإقتصادى الـــذى تعيشه الدول ، ويمكن التمييز بين عدة قوى تؤثر فى نمو المدن ، ويرى "تشارلز كولبـــى " أن هناك عوامل طارده من وسط المدينة إلى الأطراف مثـــل الإرتفـــاع فـــى ســـعر الأراضـــى والإيجارات ومعدلات الضرائب المرتفعة وإرتفاع تكلفة النقل ، هذا إلى جانب الوظائف التى لا يناسبها المواقع المركزية ، وأيضا هناك عوامل جاذبة إلى الأطراف وهى وجود مساحات أكبر من الأرض وسهولة فى النقل ، أما بالنسبة للسكن فيجد متنفسا بعيدا عن زحام وسط المدينـــة وكثافة الحركة هناك .

عند إستعراض مراحل النمو العمرانى للمدن المصرية المختلفة وذلك فى دراسة ســابقة للباحث (رسالة الماجيستير) لوحظ أن هناك العديد من العوامل المتداخلة التى تحكم إتجاهـــات النمو العمرانى فى هذه المدن ، وهذه العوامل تختلف بإختلاف الظروف المحيطة بكل مدينـــة من حيث الموقع والمناخ والوظيفة ونشاط السكان السائد[٢٦] .

وقد تم حصر هذه العوامل فى ستة عوامل هى :

العامل البيئى	العامل التاريخى	العامل السكانى والثقافى
العامل الإقتصادى	العامل الإقليمى	العامل الإدارى

- العامل البيئى :

ويشمل هذا العامل العوامل الطبيعية من مناخ وموضع وموقع ، وأيضا يشمل البيئـــة المبنية المحيطة والمقصود بها هنا إستعمالات الأراضى .

بالنسبة للعوامل الطبيعية :

المناخ : ويتناسب دور المناخ فى عملية التشكيل العمرانى تناسبا طرديا مع تطـــرف الظروف المناخية سواء بالسلب أو بالإيجاب ، فإذا إعتدل المناخ نجد أن تأثير هذا العنصر يكاد أن يختفى كعنصر مؤثر على إتجاه النمو العمرانى للمدن ، وعن المـــدن المصريـــة نجـــد أن معظم الكتلة العمرانية تقع فى نطاق الأقاليم المعتدلة مناخيا ، ولذلك يـــتراجع تـــأثير عنصـــر المناخ على التكوين العمرانى للمدن فى مصر.

الموضع : مثل التضاريس الوعرة والمرتفعات التى تشكل عائق للنمـــو العمرانـــى ، حيث تحد منه وتجعل المدن تتخذ شكلا شريطيا موازيا للعائق ، ولكن مع التقدم التكنولوجـــى أمكن التغلب على هذا العائق بتوفير محاور الحركة ووسائل المواصلات ، ومن الملاحـــظ أن

المدن المقامة فوق المرتفعات مثل قمم الجبال والمرتفعات فهى عادة تتخذ فى نموها العمرانى شكلا مماثلا للطريق المتجه إليها سواء كان دائريا أو حلزونيا.

الموقع : وهو ما يقع بالمدينة من أشياء طبيعية تؤثر فى نموها مثل وجود مسطح مائى مثلا يجعل المدن تمتد شريطيا بمحاذاة هذا المسطح المائى الذى يعتبر دائما عاملا جاذبا للعمران سواء بغرض السكن أو إقامة المشروعات السياحية والصناعية ، وسواء كان هذا المسطح المائى نهرا أو بحرا.

تأثير البيئة المبنية (إستعمالات الأراضى) :

نجد أن إستعمالات الأراضى تعكس العديد من الإعتبارات التى توضح المشكلات العمرانية فى المدن ، وكذلك الإمكانات والإتجاهات العريضة للتنمية العمرانية للحضر ومنها :

- أنها تعكس الدور الإقليمى لكل من هذه التجمعات .
- وضح الجوانب الطبيعية والتأثير الجغرافى والبيئى (مورفولوجية المدينة).
- تفسر الهيكل الإقتصادى لكل مدينة (القاعدة الإقتصادية).
- تعكس الجوانب الإجتماعية والثقافية والسياسية والإدارية .
- توضح مدى توافر شبكات البنية الأساسية والمرافق ومحاور الحركة .
- الخلفية التاريخية وتأثيرها فى إستعمالات الأراضى .

ومن العوامل التى تحكم توطن إستعمالات الأراضى :

١-محاور الطرق الرئيسية وخاصة الطرق الإقليمية والسكك الحديدية .

٢-الموقع والظروف الطبيعية والبيئية والمجارى المائية .

٣-الإرتباطات الإقليمية والتى تتحكم بصورة أساسية فى توطن الأنشطة الخدمية خاصة الإقليمية منها وكذلك الأنشطة الصناعية .

٤-عناصر الجذب السياحى بالمدن وخاصة المدن ذات البعد التاريخى أو الأثرى .

٥-شبكات المرافق الأساسية وهى تعتبر فى نطاق محدود من العوامل التى تؤثر بصورة أساسية على توطن الأنشطة الصناعية والإنتاجية .

٦- القرارات السياسية والجوانب الإدارية وخاصة بالنسبة للمشروعات الصناعية الكبيرة والخدمات الإقليمية ذات المستوى العالى .

- العامل التاريخى :

مرت المدن المصرية بعدة مراحل للنمو العمرانى هى :

مرحلة النشأة : والتى إستغرقت معظم القرون الماضية ، وقد نما السكان فى هذه المرحلة فى كل من الريف والمدن معا .

مرحلة التكوين : وهى مرحلة إنتقالية بين القرنين التاسع عشر والعشرين وإمتازت بزيادة معدلات النمو السكانى فى المدن عنها فى الريف .

مرحلة التضخم المدينى : وقد صاحبت عصر التصنيع حيث زاد عدد السكان فى المدن زيادة كبيرة وخاصة فى المدن الكبيرة والعاصمية .

ونجد أن المدن المصرية قد تشكلت من نمطين أساسيين أولهما هو وجود نواه واحدة قديمة تشكل القلب التجارى للمدينة ، أما الثانى فهو وجود أكثر من نواه واحدة قديمة تشكل أكثر من قلب تجارى للمدينة ، و يتمثل ذلك فى المدن التى إتسعت لكى تشمل أكثر من تجمع عمرانى له أكثر من نواه.

- العامل السكانى والثقافى :

يسلم الإتجاه الإيكولوجى بأن جوهر المدينة يتمثل فى تركز عدد كبير من السكان فى منطقة جغرافية محددة ، ويهتم هذا الإتجاه بدراسة تأثير حجم المدينة وكثافتها على التنظيم الإجتماعى ، ويتفق الإجتماعيين على أن المدينة تعد ظاهرة طبيعية ، وأنها تنقسم إلى مناطق لكل منها إستعمال معين ، كما أن السكان الذين يتماثلون فى خصائصهم الإجتماعية والثقافية يميلون إلى التجمع فى مناطق معينة فى المدينة ، ومن بين عناصر الحياة الحضرية نجد أن عنصرى السكن وظروف العمل يتخذان شكلا طبيعيا إلى حد كبير ، بمعنى أنهما لا يتخذان بقرار إدارى بقدر ما يتطوران بطريقة تلقائية ، ونجد أن تأثير العامل السكانى يظهر بصورة أكبر فى التحركات الديناميكية للسكان داخل المدينة نفسها .

- العامل الإقتصادى :

يظهر تأثير العامل الإقتصادى أساسا فى توجيه إستعمالات الأراضى فتتحدد أماكن الإستعمالات طبقا لإمكانية الوصول لها وقدرته على الدفع ، فنجد أن تجارة التجزئة تستغل أراض عالية القيمة لإحتياجها إلى سهولة الوصول إليها ، ونجد أن قيمة الأرض وإستعمالها يتغير بتغير نظام النقل حيث أن شبكة المواصلات تؤثر على مرونة الإمتداد فى المناطق المحيطة حسب قربها أو بعدها من خطوط الحركة فتؤثر على سعر الأرض الذى يؤثر بالتالى على نوع الإستعمال ، فبتغير شبكة المواصلات فإن تركيب المدينة يتغير بالتبعية .

أما عن أسعار الأراضى فنجد أنها حساسة جدا فيما يتعلق بمشروعات التطوير الحكومى ، فعند البدء فى مشروع خدمى أو تعليمى مثلا نجد أن أسعار الأراضى حوله وعلى طول الطريق إليه يرتفع أضعافا وتزداد حركة البناء وحجز الأراضى فى إنتظار إرتفاع سعرها ، وذلك يمثل مشكلة هامة فيما يتعلق بنمو المدن على حساب الأراضى الزراعية .

ونجد أن النمط العام لأسعار الأراضى هو :

- تصل أسعار الأراضى لأعلى مستوى فى مركز المدينة ثم تنخفض فى إتجاه الأطراف.
- تكون أسعار الأرض أكثر إرتفاعا على طول الطرق الرئيسية .
- توجد مناطق محلية ترتفع فيها الأسعار عن المستوى العام للأسعار على أبعاد متفاوته من مركز المدينة ، وترتبط بمناطق التقاطعات الرئيسية .

ونجد أن النمو العمرانى يتجه دائما فى الإتجاه الذى تتوافر فيه الأرض بأسعار منخفضة إذا لم يواجه عوائق تمنع الإمتداد ، وأيضا نجد أن تأثير قيمة الأرض لا يحدد إتجاه النمو العمرانى بشكل مباشر ولكن يتدخل معه عوامل أخرى هى التى تحدد قيمة الأرض .

– العامل الإقليمى :

تتأثر المدن عمرانيا بحسب موقعها الجغرافى سواء كانت ذات موقع مركزى بالنسبة لإقليمها أو موقعا هامشيا عند أطراف الإقليم ، أو تتخذ موقعا فى مدخل الإقليم أو موقعا مرحليا بين موقعين هامين ، ولتحديد أهمية موقع المدينة الجغرافى بالنسبة لباقى فئات المدن فى إقليمها لابد من تحديد بعض المؤثرات فى عملية التصنيف والمقارنه عن طريق دراسة عدة عناصر مثل التباعد بين المدينة ومثيلاتها إداريا بعاصمة الإقليم الأكبر (المحافظة) وكذلك موقع المدينة من المدينة الأم بالإقليم والتباعد بينها وبين المدن المشابهه لها فى الفئة ، وكذلك المسافة بينها وبين أقرب عاصمة مركز وأبعدها .

– العامل الإدارى :

إن إرتفاع معدلات النمو العمرانى للمدن المصرية بصفة عامة يرجع أساسا إلى عدم الإتزان الإقليمى وتوجيه الجانب الأكبر من الإستثمارات إلى المدن دون الريف بدون مراعاة إستجابة هذه المدن لتحقيق متطلبات النمو العمرانى لهذه المشروعات ، ومن هنا تظهر أهمية تخطيط المدن من خلال إقليمها حتى نقلل من المشكلات العمرانية للمدن الكبرى ، ومن هنا تظهر أهمية تخطيط المدن فى معالجة مشاكل الإمتداد العمرانى للمدن والذى يتخذ إتجاهات

		العوامل البيئية			العوامل الإجتماعية			العوامل التاريخية			العوامل الإقتصادية			العوامل الإقليمية			العوامل الإدارية			
		طبيعية	مبنية		خصائص سكان	متغيرات إجتماعية		رواسب تاريخية	إتجاهات سائدة		قيمة الأرض	نشاط اقتصادي		خدمة إقليمية	محاور حركة		حيز عمراني	قرارات إدارية		
العوامل البيئية	طبيعية		*		*	١		*	١		*	*		*	*		١	*		٤
	مبنية	١			١	١		١	١		١	١		١	١		١	*		٩
							١			١			*			*			١	٣
العوامل الإجتماعية	سكان	*	*			*		*	*		*	*		*	*		*	١		١
	متغيرات	*	*		١			١	*		*	*		*	*		١	١		٤
				*						*			*			*			*	*
العوامل التاريخية	رواسب	١	*		١	*			*		*	*		*	*		١	١		٤
	إتجاهات	*	*		١	*		١			*	*		*	*		١	*		٣
				*			١						*			*			*	١
العوامل الإقتصادية	قيمة أرض	١	*		١	١		١	١			*		*	*		١	١		٧
	نشاط	١	*		١	١		١	١		١			١	*		١	*		٨
				١			١			١						*			١	٤
العوامل الإقليمية	خدمة	١	*		١	١		١	١		١	*			*		١	*		٧
	محاور	١	١		١	١		١	١		١	١		١			*	*		٩
				١			١			١			١						١	٥
العوامل الإدارية	حيز	*	*		١	*		*	*		*	*		*	١			١		٣
	قرارات	١	١		*	*		*	١		*	١		١	١		*			٦
				*			١			١			*			*				٢

جدول يوضـــح قوة تأثير العوامل المختلفـــة التي تؤثـــر في اتجاهات النمو العمرانـــي للمدن

المصدر : من عمل البــاحث

غير مرغوبة وخاصة الإمتدادات فوق الأراضى الزراعية التى تضر بالإقتصاد القومى ، وقد يكون من أهم الإجراءات التى يجب إتخاذها إداريا هو تحديد حيز عمرانى للمدن المصرية يكون له نظرة شاملة لتحقيق الكفاءة الإقتصادية للتنمية العمرانية ، وكذلك الإستفادة القصوى من شبكات البنية
الأساسية .

وفى الجدول المبين تم الوصول إلى العلاقات المتبادلة بين هذه العوامل وبعضها وقد نتج عن هذه المقارنة أن العوامل الإقليمية هى أكثر هذه العوامل جذبا للعمران وتأثيرا فى اتجاهاته ، ومن هنا جاءت هذه الدراسة لإثبات تلك الفرضية .

٢-٥ مفهوم التوسط فى المدن :

زاد فى الفترة الأخيرة تشجيع تنمية المدن المتوسطة والثانوية كإحدى السياسات الهامة لتحقيق الأهداف الإستراتيجية للتنمية الحضرية ، وذلك بعد تفاقم المشكلات السكانية فى المدن الأولى التى يتركز فيها أكثر من نصف سكان الحضر .

وقد فشلت سياسة أقطاب النمو Growth Poles فى نشر التنمية وعدالة التوزيع فى الأقاليم وخاصة فى الدول النامية حيث تتحول هذه الأقطاب إلى مراكز لإستنزاف موارد وخيرات الأقاليم المحيطة بها ، وقد رأى العديد من الباحثين مثل ريتشاردسون وروندينللى أن الأداة الفعالة والملائمة لتحقيق التنمية الحضرية التى تحقق التوازن فى النسق الحضرى وتخفف حدة التمركز فى المدن الأولى وتقلل الفوارق بين الأقاليم وتنشر المنافع والمبتكرات الحضرية هى الإهتمام بتنمية المدن المتوسطة والثانوية .

وإذا درسنا العلاقات الوظيفية بين المركز الحضرى والتوابع الريفية لتحديد الإرتباطات الإقليمية والتفاعلات فيما بينها وإنعكاسها على محيط البيئة المبنية الحضرية (المنطقة التى شهدت التحول فى الإستعمالات من أراضى زراعية إلى هياكل مدنية)، أى أن ندرس بداية التخصص الوظيفى للمدينة والناتج عن توطين الخدمات الحضرية لمنطقة النفوذ ، وكذلك الإرتباط بين حجم السكان والتخصص الوظيفى والمستوى الإدارى الحالى للمدن ، فيمكن أن نصل إلى تعريف للمدن المتوسطة وهو التعريف الذى سيأخذ به البحث ، وقد إتضحت سمات المدن الحالية من خلال المقارنات وبخاصة التصنيف الحجمى والوظيفى ، ووجد أنه هناك ثلاث فئات للمدن : الأولى تتسم بتركيز حضارى كبير وهى المدينة الأولى أو المليونية الثانية

تتسم ببداية التركيز فى الأنشطة الخدمية والإدارية أما الثالثة فهى المدن الصغرى التى تفتقر إلى الأنشطة الحضرية.

وتهتم الدراسة بالفئة الوسطى من هذه المدن حيث ترتبط ببدء التخصص بالوظائف الإقليمية ، وتتزايد معدلات الهجرة إليها وينمو هيكلها العمرانى مما يعرضها لكثير من مشاكل النمو الحضرى وبخاصة أن هذه المدن ما زالت تعتمد بصورة كبيرة فى إقتصادياتها على المدن الأولى مما يزيد من حجم مشاكلها ، حيث يستلزم الأمر وضع ضوابط للتحكم فى نمو هذه المدن عمرانيا لتجنب تفاقم هذه المشاكل .

وفى هذه الفئة نجد العديد من التداخلات فى العلاقات بين الوظائف المحلية والوظائف الإقليمية وذلك لتدهور العلاقات الوظيفية بين أجزاء هذه المدن وحيز إقليمها الجغرافى التابع لها ، وذلك لإفتقار الوحدة الإقليمية الأولى (المدن الصغرى) إلى المخططات الإقليمية التى تراعى خصائص السكان واحتياجاتهم ، تمثل هذه الفئة (الفئة المتوسطة) العلاقات الإقليمية الواضحة بين المدن وأقاليمها التابعة لها ، وهى أكثر فئات المدن تأثرا بمشاكل النمو العمرانى

٢-٥-١ الموقع الإدارى للمدن المتوسطة :

فى ظل قانون الإدارة المحلية المعمول به حاليا فى القطر المصرى والذى بمقتضاه تنقسم مصر إلى ٨ أقاليم تخطيطية (قانون ٩٤٥ لسنة ١٩٧٧) [٣٢] لكل منها عاصمة تجمع بين وظيفتين الأولى أنها عاصمة الإقليم والثانية كونها عاصمة لإحدى المحافظات المكونة لهذا الإقليم .

والمحافظات كوحدة إدارية هى المستوى الثانى مباشرة بعد الإقليم التخطيطى ، وقد تباينت الأقاليم التخطيطية فى مساحتها وعدد الوحدات بها حيث يتراوح عدد الوحدات بها من ٢ إلى ٦ محافظات ، وهنا يجب التمييز بين مساحة الإقليم وعدد الوحدات الإدارية المكونه له حيث لا توجد علاقة محددة ، ففى حين نجد أن إقليم أسيوط هو أكبر الأقاليم مساحة ، إلا أنه يضم أقل عدد من الوحدات الإدارية (محافظتى أسيوط والوادى الجديد) وأيضا نجد أن إقليم الدلتا يمثل أصغر الأقاليم فى المساحة إلا أنه يضم أكبر عدد من الوحدات المكونه له (ستة محافظات) ، إلا أن ذلك يخضع لمعايير معينة للتقسيم إلى الأقاليم التخطيطية الحالية .

والوحدة الإدارية التالية للإقليم فى المستوى هى المحافظة ، ونجد أن تكوينها يتشابه إلى حد كبير ، وتمثل المدينة الأولى فى المحافظة (عاصمة المحافظة) العاصمة الإدارية

للمركز ، وهى نتاج للتقسيمات التقليدية المتوارثة منذ عدة قرون ، وترجع للعديد من العوامل التى من أهمها العوامل الجغرافية . (٣٢)

وتأتى بعد ذلك الوحدة الإدارية على مستوى المركز ، وهنا يجب توضيح بعض الخصائص فى العلاقة بين المراكز الحضرية والتوابع الريفية ، فيتألف المركز من مجموعة من الوحدات المحلية إحداهم المدينة عاصمة المركز وتضم قرى صغيرة داخل زمامها الزراعى ، والأخرى عبارة عن مجالس قروية أعتبرت كعواصم لبعض القرى وتوابعها ، وعادة ما تكون هذه العاصمة الريفية أكبر القرى حجما أو تعدادا ، ومن ذلك نجد أن هذه الوحدات قد إختلطت بها بعض المستويات ، فهى تمثل مركز خدمة مباشرة للقرى التابعة لوحدتها المحلية (مجالس القرى) وتوابعها ، ومما يزيد من هذا التضارب والتدرج فى مستويات الخدمة أن عاصمة المحافظة تمثل مركز خدمى مباشر ويومى للقرى التابعة لوحدتها المحلية وكذلك لعواصم المراكز وتوابعها .

ومن هنا نجد أن المدن المتوسطة – وهى هنا عواصم المحافظات – تعتبر بمثابة همزة الوصل أو هى الأداة التى تنتقل من خلالها التنمية من أعلى إلى أسفل نظرا للتمركز الكبير فى أوليات الحضر ، وهى التى عن طريقها تصل المنافع والنمو فى النسق العمرانى من المدينة الأولى حتى القطاعات الريفية .

ونجد هنا أن دراسة مشاكل النمو العمرانى والتنمية للمدن المتوسطة سوف تساهم فى تحفيز النمو فى أقاليمها الريفية مما يساهم فى عدالة توزيع النمو فى المدن الصغيرة ليتيح الفرصة للإستفادة بالإمكانيات المتاحة للمستقرات الحضرية القائمة .

٢-٥-٢ الخصائص السكانية للمدن المتوسطة :

فى أي محاولة لتحليل الخصائص السكانية للمدن المتوسطة لأي دولة نامية لابد وان نصطدم بالقصور الشديد فى المعلومات ، ونجد أن المصادر الوحيدة هى التعدادات الحكومية للسكان والتى فى معظم الأحيان تكون غير مستحدثة .. وكذلك تطرأ مشكلات أخرى نتيجة لإضافة بعض المدن إلى مدن أخرى أو لتغير فى حدود كردونات هذه المدن بين التعدادات .. وهذا هو سبب وجود اختلاف فى أرقام أحجام المدن ما بين الدراسات المختلفة سواء من المؤسسات الخاصة أو الحكومية .

والدراسات السكانية توضح انه بالرغم من أن المدن المتوسطة تتزايد فى أعداد السكان منذ عام ١٩٥٠ على مستوى العالم ، وقد زاد عددها ثلاثة أضعاف فى كل من أفريقيا والشرق

الأوسط حتى عام ١٩٨٠ .. إلا أن نفس هذه الدراسات تؤكد أن العواصم والمدن الكبرى تنمو بصورة أسرع من المدن التى تليها فى الدول النامية .

ومن هنا نجد أن المدن المتوسطة قد لعبت دورا ضعيفا نسبيا فى استيعاب الزيادات السكانية فى معظم الدول النامية بالرغم من زيادة تعداد السكان بها .. ففى مصر نجد أن القاهرة يقدر تعدادها بأكثر من مجموع تعدادات ال١٤ مدينة المتوسطة فى الجمهورية بأكثر من ٣ مليون نسمة .. ويقدر تعدادها بحوالى ٣١% من سكان الحضر .. وقد أشار د. صلاح الشخص إلى أن كل من اتجاهات التصنيع والتحضر قد تضافرا ليعوقا تنمية عواصم الأقاليم التى كان لابد وان تملأ الفجوة بين المدينة الأولى وبقية النظام الحضرى .. وكان من نتيجة ذلك أن نسبة الزيادة السكانية فى المدن المتوسطة تتناقص.

٢-٥-٣ الخصائص الاقتصادية والاجتماعية :

من الصعوبة وجود معلومات مؤكدة ويمكن الاعتماد عليها فى هذا المجال ولذلك نعتمد بصفة عامة على الأبحاث الميدانية والتعدادات والدراسات التى تمت فى المدن .. فنجد أن المدن المتوسطة بصفة عامة تميل إلى أن تحتوى على كل من الصفات الحضرية والريفية سواء اجتماعيا أو اقتصاديا .. فنجد أن تعبير "متوسط" ينطبق على هذه المدن فى العديد من المجالات .. فهى تشترك فى بعض الخصائص الاجتماعية والعمرانية والاقتصادية مع كل من المدن المتروبوليتانية وأيضا مع المدن الصغيرة والقرى .

فهى مثل المدن الكبرى فى كونها مدن خدمية وتسيطر على التجارة فى إقليمها والبعض منها لديه مناطق صناعية كبيرة تساهم بها فى اقتصاديات الدولة وتستوعب جزء كبير من العمالة مع الفارق فى حجم هذه الصناعة التى دائما ما تكون فى غير موضع المنافسة مع الصناعات فى المدن المتروبوليتانية .. فتعتمد معظم الصناعات فى المدن المتوسطة على النشاط الأساسي لهذه المدن وهو الزراعة .

أما مستويات المعيشة فى المدن المتوسطة فهى عادة ما تكون افضل منها فى المدن الصغيرة والقرى ولكنها فى ذات الوقت اقل بكثير من مستويات المعيشة فى المدن المتروبوليتانيه .

وتميل اقتصاديات المدن المتوسطة إلى أن تكون مسيطرة على الأنشطة الخدمية والتجارية وكذلك على تشغيل العمالة الصناعية فى مستواها المتوسط .

وتختلف الوظيفة للمدن المتوسطة تبعا لحجمها وموقعها ونمط الاستثمار فيها .. ونجد أن المدن المتوسطة ذات الحجوم المختلفة تعطى فرص مختلفة للأنشطة الاقتصادية .. وفى دراسة عن المدن الآسيوية Lo & Salih أعطت هيكل معين لمواصفات المدن ذات الأحجام والوظائف المختلفة :(٣٣)

١- المدن ذات الأحجام اقل من ١٠٠ ألف نسمة نسبة العمالة الزراعية فيها اكبر والنشاط التجارى فيها محدود بالسلع الزراعية وبها معدلات نمو اقل نظرا لقلة فرص العمالة فيها.

٢- المدن ذات التعداد بين ١٠٠ إلى ٢٥٠ ألف نسمة لديها فرص اكبر للعمالة ولذلك نجد معدلات النمو السكانى فيها اكبر ونسبة الوظائف الخدمية والتجارية فيها اكبر .

٣- المدن ذات التعداد بين ٢٥٠ إلى ٥٠٠ ألف نسمة معدلات زيادة الأنشطة التجارية فيها أعلى وتميل إلى أن يكون بها نشاط صناعى مع زيادة فى معدلات الأنشطة الخدمية .

٤- المدن ذات التعداد مليون فاكثر لديها نسبة العمالة الصناعية اكبر ولكنها تميل اكثر إلى الأنشطة الخدمية.

الشئ الأكيد هو أن نسبة مساهمة المدن المتوسطة فى التصنيع بالنسبة لعدد سكانها يعتبر غير متناسب .. وقد كانت هذه هى سياسة معظم الحكومات فى الدول النامية ... أما الحكومات الحالية فى هذه الدول فتهدف إلى إعادة التوازن فى التوزيع للسكان الحضريين والأنشطة الاقتصادية وذلك عن طريق دعم الاستثمارات فى المدن المتوسطة .. ولابد حتى يتم هذا التغيير أن يكون عن طريق الفهم الكامل للإمكانات الموجودة فى هذه المدن و معرفة ديناميكيات النمو فيها ومدى مساهمتها فى الاقتصاد القومى.

أهمية الإهتمام بتنمية المدن المتوسطة :

- أن سياسة الإنتشار وعدم المركزية لابد من أن تبدأ من هذه المدن حيث تتركز فيها القوى السياسية للمحليات ، وأن التركيز المكثف للحكومات على المدن الأولى حتما سوف يؤدى إلى إهمال إحتياجات المحليات .
- عدم إعطاء سكان هذه المدن الأهمية الكافية سواء بالنسبة لإحتياجاتهم من خدمات وتسهيلات معيشية مثل المرافق والمواصلات العامة والتعليم والصحة أو لتقوية الأسس المعيشية لهؤلاء السكان .

- ستصل الحكومات حتما إلى فهم أوضح لإحتياجات هذه المدن وسكانها إذا أدركت الإحتياجات الخاصة لكل مدينة وظروفها الإجتماعية والإقتصادية ، وقد يرجع فشل محاولات الحكومات فى الدول النامية لتنمية هذه المدن إلى عدم الفهم الكامل لظروف المحليات وإحتياجاتهم الفعلية وكذلك الموارد و الإمكانيات التى يمكن من خلالها أن تعمل هذه المدن كمراكز للتنمية .
- يمكن لهذه المدن أن تعمل كعامل هام فى تحقيق أولويات الحكومات الإقتصادية والسياسية وكذلك لتكوين نمط لتوزيع التنمية العمرانية يتوافق مع هذه الأهداف .
- السياسة العمرانية طويلة الأجل تميل إلى تقليل الإتجاه نحو تركيز الصناعة والخدمات والإدارات الحكومية فى مدينة أو إثنين فى الدولة كلها، والطريق إلى تحقيق هذه السياسة هو الإهتمام بتنمية المدن المتوسطة. (٣٤)

٢-٦ ديناميكيات النمو فى المدن المتوسطة :

على الرغم من ضعف الاقتصاد فى الدول النامية إلا أن المدن المتوسطة تلعب دورا هاما فى الاقتصاد القومى وأيضا فى العملية الاجتماعية مما يجعلها لها دورا مؤثرا فى النمو فى الدولة .. والمحاولات التى تبذل لتشجيع وتنمية الدول النامية لمدنها المتوسطة لابد وان تستند على فهم كامل للدور الذى تلعبه هذه المدن .

وقد أعطى القليل من الاهتمام لموضوع ديناميكيات النمو فى المدن المتوسطة .. ولذلك من الأهمية بمكان التركيز على دراسة هذه الديناميكيات التى تطورت منذ بداية الخمسينات ..فنجد أن معظم المدن المتوسطة فى الدول النامية قد وصلت إلى تعداد ١٠٠ ألف نسمة مؤخرا .. وفى عام ١٩٥٠ كان هناك اقل من ٥% من المدن لها هذا الحجم .. وكان عدد المدن المتوسطة اقل من نصف عددها فى عام ١٩٨٠ (٢٧) ولكن نجد أن التضخم الحضرى هو ظاهرة عالمية فقبل عام ١٩٠٠ كان اقل من ١٣% من سكان العالم يعيشون فى المدن .. وفى عام ١٨٠٠ كان اقل من ٥% من السكان يعيشون فى مستوطنات يصل عددها إلى ٥٠٠٠ نسمة وكان هناك مدينة واحدة فى العالم يصل عددها إلى المليون و ٦ مدن أخرى يصل عددهم إلى ٥٠٠ ألف نسمة .

وقد ظهر هذا النمط من الحجم الحضرى فى الغرب مع الثورة الصناعية فى نهاية القرن التاسع عشر وبدايات هذا القرن حيث نجد حدوث نمو حضرى بشكل متوازن بين المدن الكبرى والصغرى .

أما فى الدول النامية حيث نجد دائما مدنا ضخمة أو متروبوليتانية فى وسط حشد من المدن الصغرى ، وهذا نشأ نتيجة السياسة الاستعمارية فى هذه الدول حيث كانت تحد من التصنيع وكانت تسمح فقط لمدينة واحدة أو مدينتين على الأكثر بالوصول إلى حجم كبير من النمو وذلك لخدمة مصالحها الاستعمارية من حيث تصدير المواد الخام واستيراد المواد المصنعة .. أما المدن الصغيرة فقد كانت تنمو فقط لتمد ما حولها بالخدمات الضرورية بما يضمن السيطرة السياسية للمستعمر على الأراضي الهامشية . وهناك محاولات قليلة من الدول النامية لإرساء نظام متوازن للمدن المتوسطة والتى سوف تعمل على توزيع الخدمات الإدارية والاقتصادية والاجتماعية على مستوى عدد اكبر من السكان .. ولكن نجد أن النظام الذى نجح فى الدول الصناعية فى الغرب قد فشل فى أن يظهر فى معظم الدول النامية لان السلطة فى هذه الدول قد تأسست على المركزية وعلى تركيز الأنشطة الصناعية والتجارية فى مدن قليلة رئيسية. (٣٥) وبهذا نجد أن المدن الرئيسية تكون هى الموقع الوحيد المناسب Feasible لوجود تركيز للاستثمار سواء فى المرافق أو التكنولوجيا وكذلك لوضع الأساس القوى للنمو المتزايد لهذه المدن .. وهذا كان الهدف الأساسي للسياسات فى المجتمعات النامية فى الأربعينيات و الخمسينات .

هذه المدن المتروبوليتانية قد استمرت فى النمو إلى أحجام ضخمة فى أمريكا الجنوبية واسيا بعد حصول الدول على استقلالها .. ونمو المدن الثانوية فى هذه الأقاليم وبخاصة فى الشرق الأوسط كان ظاهرة لم تحدث إلا بعد الحرب العالمية الثانية .. وقد وصلت بعض هذه المدن إلى اكثر من ١٠٠ ألف نسمة بعد هذه الفترة وكانت معظمها من المستقرات القائمة .

وتقريبا كل المدن المتوسطة قد نمت على أساس كونها مراكز خدمية بشكل أو بآخر وكان من أهم أسباب نشأتها فى معظم الأحيان كونها تمد إقليمها بالخدمات التجارية ... وقد كان تأثير الصناعة على نمو المدن المتوسطة قبل الستينيات محدود للغاية .

وكانت العوامل التى شجعت على نمو هذه المدن فى فترة الستينات مماثلة للعوامل التى أثرت سواء فى المستقرات القديمة أو الحديثة مثل :

أ- موقع المدينة المميز والمصادر الطبيعية القريبة :

من الملاحظ فى التحضر فى كل مكان أن عامل الموقع والموضع له تأثير أساسي على طبيعة المنطقة الحضرية و هما الحاكم الأساسي لنمو المدن فى الدول النامية و الدراسات التى تمت فى هذا المجال توضح عدة نقاط هامة فى الخصائص الطبيعية و الثروات الطبيعية

كعوامل هامة فى تطور هذه المدن وجعلها مراكز جذب خدمية وتجارية مما يسهم فى إنعـــاش اقتصاد هذه المدن. (٣٦)

فعلى سبيل المثال نجد أن الموقع بجانب البحر دائما ما يسبب ويحفـــز نمـــو المـــدن العمرانى فى كل بقاع العالم ، وغالبا ما نجد المدن الكبيرة فى الدول النامية عبارة عن موانـــى .. وكذلك الموقع عند تلاقى الأنهار أو على شواطئ الخلجان أيضا يسهم فى نمو المدن .. وقد وجد الباحثين أن أساس الفكرة هى سيطرة الميناء الذى كان المستعمر يتخذه مقرا ليحكم به بقية الهيكل العمرانى .. ونحن نجد أن المدن الساحلية لا تنمو فقط بسرعة ولكـــن تتمتـــع أيضـــا باقتصاديات جيدة نتيجة للنشاط الإقتصادى الناتج من وجود الميناء والأنشطة المترتبـــة علـــى وجوده ، وقد بدأت التنمية العمرانية الناتجة عن وجود الموانى فى القرن التاسع عشر عندمـــا كان أساس الأنشطة التجارية هى الموانى .. أما المدن المتوسطة فى الدول النامية بصفة عامـة فنجد أنها تقع فى المناطق الداخلية .

ب_الموقع الدفاعى والأساس العسكرى :

ظروف الموقع أيضا تعطى لبعض المدن الثانوية ميزة كونها موقع دفاعى عسكرى .. فمثلا قربها من البحر خلال القرن الثالث عشر والرابع عشر كان يجعلها مدينة حـــول قلعـــة دفاعية ، وفى أفريقيا كان اختيار مدينة كمواقع دفاعية اكبر الأثر على نموها .. فمعظم مـــدن المغرب الثانوية كانت تقوم على هذه الوظيفة ، ونجد بها الأسوار والأبراج ما زالـــت قائمـــة وتقسم الجزء القديم من المدينة عن الامتداد الحديث... وقد ظل هذا السور لقرون عديدة يحكـــم النمو العمرانى لهذه المدن وأيضا يحدد مواقع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية .. ونجد العديـــد من المدن التى وصلت لأحجام كبيرة قد كان الحافز الأساسي فى النمو فيـــها وجـــود نشـــاط عسكرى أو تمركز للقيادات العسكرية .. وهذا يؤدى إلى الزيادة فى عدد السكان نتيجة لـــتزايد أهمية المدينة تجاريا وخدميا . (٣٧)

وقد وجد أن حرب فلسطين فى أواخر الأربعينيات قد أوجدت نمو إقتصادى غير متوقع فى ميناء تريبولى Tripoli فى لبنان مما جعلها تزيد فى عدد السكان بسرعة كبيرة ممـــا احدث نمو عمرانى شديد أوجد فيها طلبا على بعض السلع مثل الأثـــاث والأجـــهزة المنزليـــة وغيرها من البضائع .. وهذه الزيادة كانت مؤثرا كبيرا على النمو العمرانى بالمدينة .

جِ -الموقع الإدارى والسياسى :

اكبر عامل يؤثر على نمو المدن المتوسطة هو اختيار هذه المدن لتكون مركزا إقليميا أو سياسيا أو إداريا .. مما يجعلها بها تركيز كبير فى الاستثمارات وكذلك تنال الاهتمام فى مشروعات المرافق والخدمات ، وقد ذكرت "جانيت أبو لغد " انه فى خلال الخمسينات والستينات تقريبا معظم المدن بين ١٠٠ و ٢٥٠ ألف نسمة فى الشرق الأوسط كانت من العواصم الإدارية .. ونجد أن دمنهور وأسيوط والمنصورة والزقازيق وغيرها من المدن المتوسطة المصرية كلها من عواصم المحافظات .. ومن العوامل الهامة فى نمو هذه المدن هو كونها منطقة جاذبة للهجرة من المناطق الريفية المحيطة من العمالة الماهرة الطموحة التى تطلب فرصة عمل وظروف معيشية افضل.[٣٨]

د-المستعمرات والاستثمار الأجنبي :

من أسباب النمو العمرانى الهامة للمدن المتوسطة فى الدول النامية كان النشاط الاستعمارى ووجود المستثمر الأجنبي وكذلك السياسة الاستعمارية فى هذه الدول ...

وعلى الرغم من التنمية الغير متوازنة للهيكل العمرانى فى الدول النامية والتركيز الزائد على تنمية وتطوير عاصمة الدولة من تركيز للاستثمارات والصناعة والمرافق نتيجة للسياسة الاستعمارية ، فنجد أن هذه السياسة أيضا كانت تحفز نمو المدن المتوسطة حتى تكون وسيلة لنقل السلطة الاستعمارية لباقى الدولة حيث تسيطر على الموارد والثروات الطبيعية .. وقد لعبت السلطة الأجنبية دورا كبيرا فى النمو المبكر للمدن المتوسطة فى أفريقيا والشرق الأوسط .. وقد أشار(لوليس وبلاك Lawless & Blake)[٤٢] إلى أن الاستعمار الفرنسى فى الجزائر والأنشطة الاستعمارية هناك قد سببت تغيرات اجتماعية واقتصادية وجغرافية مما نتج عنه زيادة شديدة فى حجم السكان الحضريين وظهور وظائف جديدة واختفاء وظائف تقليدية .. وقد بنى الفرنسيين أسوار فى مدينة تليمسين Tlemcen فى القرن التاسع عشر مما أدى إلى تشكيل حدودها ونموها العمرانى .

هـ -تأثير تكنولوجيا المواصلات :

منذ منتصف القرن التاسع عشر لعب التطور فى تكنولوجيا الانتقال والمواصلات دورا كبيرا فى نمو وتدهور المدن المتوسطة فى الدول النامية .. وكان امتداد هذه المدن فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مرتبطا ارتباطا وثيقا بامتداد الطرق وخطوط السكك الحديدية .

و – نمو التجارة والخدمات :

بدون شك أن العامل الهام فى إيجاد النمو فى معظم المدن الوسطى هو قدرتها على القيام بدور تجارى وخدمى .. فالعديد من هذه المدن بدأ النمو أساسا لوجوده فى موقع متوسط من الثروة الزراعية أو لاختيار هذه المدينة كمراكز إدارية أو مواقع دفاعية أو لأنها ترتبط بالمدن الأخرى بشبكة مواصلات .. ولكن استمرار نمو هذه المدن يتوقف على قدرتها على القيام بدور تجارى فى إقليمها .. ففى الجزائر مثلا نمت المدن المتوسطة كسوق للسلع الزراعية ثم تحولت إلى مراكز خدمية وتجارية فى فترة الاستعمار الفرنسى عندما كانت السوق الفرنسية تستوعب البضائع كان هناك مدن خاصة كمراكز إقليمية للبنوك والمخازن وتجارة الجملة وترتبط بشبكة مواصلات جيدة وتعتمد أساسا على العميل الأجنبي .. وقد تحولت هذه المدن إلى مراكز خدمية بعد ذلك .. وهنا نجد أن تقديم الخدمة لا يقل أهمية عن الوظيفة التجارية فى نمو هذه المدن مثل المدن التعليمية أو المدن العلاجية ، وهناك بعض المدن قد استقرت فيها الإرساليات الأجنبية أنشأت فيها مدارس وكنائس ومستشفيات وملاجئ مما تسبب فى تغيير اقتصاديات هذه المدن وكذلك التركيب الإجتماعى لها .

وبالرغم من عرض العوامل التى ساعدت على نمو المدن المتوسطة فى الدول النامية إلا انه من الدراسات التاريخية نجد أن هذه العوامل فقط توضح عوامل استمرار نمو هذه المدن ولكن بعض القوى التى أثرت فى نشأة ونمو هذه المدن تاريخيا كانت تلقائية غير مقننة .. وعلى الرغم من أن بعض المدن كانت مخططة وكان نموها العمرانى مقنن إلا أن الفئة الغالبة قد نمت بصورة عشوائية كردود فعل لعوامل مؤثرة على المدينة ...

وعندما تضعف هذه العوامل نجد أن بعض هذه المدن قد يتضاءل أو يختفى .. أي أن هناك مجموعة متشابكة من القوى تؤثر فى المدن سواء بالنمو أو بالاضمحلال من أهمها :

١- عوامل النمو الداخلية فى المدينة مثل الموقع والموضع والموارد ووظيفتها كمركز إداري أو غيرها من الوظائف .
٢- عوامل الربط بين المدن داخليا وخارجيا .
٣- إيجاد صفة التنافس بين المدن عن طريق الربط بين نشاط المدينة والأنشطة الأخرى للمدن المجاورة لها .
٤- الحيز العمرانى للمدن .

خلاصة الباب الثانى

فى هذا الباب تم إستعراض النظريات الإقليمية المختلفة لنمو المدن ، ولكن من الملاحظ عند إستعراض هذه النظريات أن جميعها بصفة عامة يتعامل مع المدن من خلال دراسة نمو المدن كحجم سكانى أو كحجم إقتصادى ، ولكن لم يتطرق أى من هذه النظريات إلى التعامل مع المدينة كحجم مساحى أو جغرافى .

وقد إفترضت كل النظريات وجود مركز للعمارة والتجارة فى الإقليم وأن كل السكان يحاولون زيادة دخلهم بواسطة إشغال الأرض تبعا لما يجذبهم أكثر .. وهذان العاملان هما اللذان يشكلان نمط إستعمالات الأراضى .

ولابد من تفهم هذه النظريات بشكل واضح وبخاصة هذه النظريات الخاصة بالنمو فى مدن العالم النامى حتى يمكن تفهم آليات أو ديناميكيات النمو العمرانى الجغرافى حيث أن الإرتباط بينهما وثيق ولا يمكن التركيز على دراسة حركة وإتجاهات النمو العمرانى لمدينة معينة دون أن نلم بديناميكيات التطور للمدينة وإقليمها سواء كان إقليمها المباشر أو إقليمها الأكبر .

وكذلك لابد من التعرف من خلال هذه النظريات على معنى إقليم المدينة المباشر وكيفية تحديده وذلك بالرغم من أننا فى الدول النامية ومنها مصر نعتمد فى تحديد إقليم المدينة على الحدود الإدارية لمركز المدينة وهو ليس بالضرورة مقررا للواقع حيث قد يتعدى نفوذ المدينة حدود مركزها الإدارية أو تقل عنه حسب نوعية الخدمات التى تقدمها لما حولها من ظهير ريفى.

ونجد أن معظم النماذج Models تفرض حالة إستاتيكية يبنون عليها معادلاتهم وهذا يعطى نتائج بعيدة كل البعد عن الواقع .. ولكن مع الزيادة الكبيرة فى إستخدام الكمبيوتر ومع كل المدخلات التى يمكن تغييرها مع الزمن إتضح أن هذه المعادلات بعيدة عن الواقع الفعلى .

وسيحاول البحث من وجهة نظره (بالرغم من عدم إمكان الوصول إلى العديد من البيانات المطلوبة بدقة) أن يحاول إستعمال المتغيرات المحددة فى البحث للوصول إلى معادلة قد تكون أقرب إلى الواقع الفعلى من المتغيرات الإستاتيكية ، وتكون خاصة بالواقع المصرى .

ولذلك كان من الضرورى فى هذا الباب كمقدمة نظرية إستعراض عدة عوامل مؤثرة فى نمو المدن العمرانى وفى إتجاهات هذا النمو . وفى النهاية عرض الباحث مفهوم المدن المتوسطة وهى فئة المدن التى سوف يتم التعامل معها من خلال البحث وهى فئة المدن بين

١٠٠ إلى ٥٠٠ ألف نسمة حيث أنها فئة المدن التى تظهر فيها بوضوح العلاقات الإقليمية بيـــن المدينة وإقليمها المباشر .

مراجع الباب الثانى:

١- عصام أحمد مصطفى "ديناميكية التغير العمرانى بالمناطق السكنية فى المدن المصرية" رسالة دكتوراه – كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى – جامعة القاهرة – ١٩٩٥

2- **Harry W. Richardson** "Regional Growth Theory", The Macmillan Press LTD, London, 1973

٣- **جمال حمدان** " شخصية مصر " الهيئة العامة للكتاب و ١٩٨٠

4- **F.Perroux** "Note Sur La Nation De La Pole De Groissine",1955 Translated in Lwington Economic Policy For Development , 1977

5- **John Fridmann & Clyde Weaver** "The Evaluation of Regional Planning ", University of California, 1979.

٦- **عبد الفتاح وهيبه** " جغرافية العمران " جامعة الإسكندرية – منشأة المعارف – الإسكندرية – ١٩٧٢ .

7- **Garnier Beavjen & G. Chabot** " Urban Geography", London, 1967.

8- **John W.Alexander** "Economic Geography" , Pentic – Hall , Englewood Cliff,1963

9- **Vernon J.Henderson**" Urban Development: Theory, Fact and Ilusion", Oxford, New York, Oxford University Press, 1988.

10- **E.Gilbert** "Practical Regionalism in England and Wales", Geographical Journal, 1939.

11- **Robert E.Dickinson** "city and Region", A Geographical Interpretation, Routledge and Kegan Paul, London, 1966.

12- **Tarek Abu-Zekry** "City Size Distribution of Regional Cities and National Development", Ph.D., Faculty of Engineering – Cairo University, 1989.

13- **Edgar M.Hoover & Frank Giarratani** "An Introductionto Regional Economics", New York, Alfred A.Knopf, 1984.

١٤- **هانئة أحمد حمدى** "دور الصناعة فى تشكيل نمط العمران فى الدول النامية" رسالة دكتوراه – كليـــة الهندسة والتكنولوجيا – المطرية – جامعة حلوان– ١٩٩١.

15- **A.J.Watkins** " The Policies of Urban Economics", Beverly Hills, California, Sage Publications, 1980.

16- **Bertrand Renaud** "National Urbanization Policy in Developing Countries", Oxford University Press, New York, 1981.

17- **O.M.Amos** "Unbalanced Regional Growth and Regional Income Inequality in The Later Stages of Development", In Regional Science and Urban Economics, 1988.

١٨- **علا سليمان الحكيم** " أقطاب النمو كإستراتيجية للتنمية الإقليمية فى مصر" رسالة دكتوراه – كلية الهندسة والتكنولوجيا– المطرية – جامعة حلوان – ١٩٩١.

١٩- **جمال حمدان** " شخصية مصر – الجزء الثالث – ١٩٨٤ .

20- **J.Fredmann & William Alonso** " Regional Policy", Reading in Theory and Applications, The MIT Press, USA, 1974.

21- **A.Gilbert & J.Guglen** " Cities, Poverty and Development", ELBS, Oxford University Press, 1947.

22- **J.C. Williamson** "Regional Inequality and the Process of National Development and Cultural Change", London, 1965. Vol.13.

23- **W.H.Richardson** "City Size and National Spatial Strategies in Developing Countries", Staff Working Paper 252, The World Bank, 1977.

24- **T.A.Abou El-Atta** "Urban and Economic Spatial Concentration in Less Developed Countries", Unpublished Ph.D. Thesis, State University, New Jersey, Rutgers, 1985.

25- **The National Bank** Reports, 1979.

٢٦- **مها سامى كامل** " العوامل المؤثرة على إتجاهات النمو العمرانى فى المدن المصرية " رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٤ .

27- **United Nations** "Patterns of Urban & Rural Population Growth", Development of International Economic & Social Affairs, New York, 1980.

٢٨- **وزارة الإسكان والتعمير** " السياسة القومية للتنمية الحضرية فى مصر " NUPS ١٩٩٤ .

29- **Dennis A.Rondinelli** “Secondary Cities in Developing Countries”, Policies for Diffusing Urbanization, Sage Library of Social Research No.145, 1983.

30- **M. Yousry** “ Employment and Infrastructure Planning for Secondary Urban Settlements”, Insttitute of Urban & Regional Planning, Cairo University, 1984.

٣١- قانون الإدارة المحلية رقم ٩٤٥ لسنة ١٩٧٧.

٣٢- **د.محمد طاهر الصادق** "غياب الإلزام التشريعى فى العلاقة التنظيمية بين أجهزة التخطيط وإدارة التنمية" – ورقة عمل مقدمة فى ندوة تنظيم العمران – جمعية المهندسين المصرية – القاهرة – ١٩٩٧.

٣٣- **إبراهيم أحمد المسلمى** "الإمتداد العمرانى للمدن المتوسطة وتأثير العوامل الإقليمية والإجتماعية على خصائصه فى الفترة ما بين ١٩٧٦-١٩٨٦ " – رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٠ .

34- **David Satterthwaite** “ Small and Intermediat Urban Centers”, Their Role in National and Regional Development in The Theird World, Edited by Jorge E.Hardey, 1986.

35- **D.Rondinelli & K.Ruddle** “Urbanization and Rural Development”, Praeger, New York, 1978.

36- **G.Brees** “Urbanization in Newly Developing Countries “, Englewood Cliffs, NJ-Prentice – Hall, 1966.

37- **B.Robert** “ The Social History of Provencial Town”, In Social & Economic Change in Modern Peru, R.Miller, CT.Smith & J.Fisher, Liverpool University. 1976.

٣٨- **فيصل عبد المقصود** " المدن الثانوية كمحدد وأساس لصياغة خطة قومية حضرية فى مصر " – رسالة دكتوراه – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٨٩ .

39- **H.Richardson** “Policies for Strengthening Small Cities in Developing Countries”, Small Cities & National Development, Nagoya, UNCRD, 1982.

40- **Abukasan Atnodirono & James Osborn** “ Services and Development in Five Indonesian Middle Cities “, Institute of Technology, Center for Regional and Urban Studies, 1974.

41- **Brian J.L.Berry & Frank E.Horton, Eds,** “ Geographic Prespective on Urban Systems”, Englewood Cliffs NJ, Prentice-Hall, 1970.

42- **Harold Lubell** " Urban Development Policies and Programs ", Working Paper for Discussion, Bureau for Programs and Policy Coordination, Washington, DC, USAID, 1979.

الباب الثالث :

التحكم فى النمو العمرانى للمدن

توجيه-تشريعات-إدارة

١- التكـــــوين الإقليمى فى مصـــر

٢- تشـــــريعات وإدارة

٣- التجارب العالمية فى مجال التحكم فى العمران

٣- الباب الثالث

التحكم فى العمران :

توجيه - تشريعات - إدارة

مقدمة :

حيث أن الدراسة تهدف فى الأساس إلى إيجاد منهج للتنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى بهدف الوصول إلى تحقيق التحكم فى العمران بالصورة المرغوبة ، فقد كان من الضرورى التعرض إلى مشاكل التحكم العمرانى لإدراك أبعادها ولإلقاء الضوء على أبعادها وأسباب الخلل فى ضبط توجهات العمران . وفى هذا الجزء من الدراسة نلقى الضوء على هذا الموضوع وذلك من خلال أولا التعرف على التكوين الإقليمى فى مصر ومشاكله ثم ننتقل إلى التعرف على التشريعات المنظمة للعمران والثغرات الموجودة فى تلك التشريعات والتى تعطى الفرصة للنمو العشوائى وفى النهاية نتعرض للهياكل الإدارية المسئولة عن تنظيم العمران فى مصر مع عرض لتجربتين عالميتين فى مجال التحكم فى العمران إحداهما ناجحة والأخرى غير ناجحة مع عرض الدروس المستفادة من هاتين التجربتين .

مقدمة عامة عن وسائل التحكم فى العمران :

١- اشتراطات المناطق

وقد ظهرت هذه الوسيلة فى أواخر القرن ١٩ فى دول غرب أوروبا وفيها توضع اشتراطات المبانى فى كل منطقة وعلى سبيل المثال تحدد ارتفاعات المبانى والكثافة البنائية ومسافات الارتداد وكذلك الاشتراطات المعمارية والجمالية ، ويتم تقسيم المدينة إلى مناطق وفى كل منطقة يتم تحديد الاستخدامات المصرح بها والاستخدامات المحظورة والأخرى التى يمكن الموافقة عليها بناء على طلبات بهذا الشأن . [(١)]

والوضع الأمثل أن تتم عملية التقسيم هذه بعد إعداد المخطط العام للمدينة ، ولكن فى بعض الأحوال يحدث العكس ، حيث يتم عمل هذه التقسيمات إلى أن يتم إعداد المخطط ،

ونجاح هذه الإشتراطات الموضوعة يعتمد على مدى استنادها إلـــى إرادة المجتمـــع حكومـــة وشعبا.

٢ - لوائح تقسيم الأراضى

يتم إعداد لوائح تقسيم الأراضى بحيث تضمن تحقيق مستويات مقبولة مـــن تخطيـــط المناطق مع توفير قطع الأراضى بمساحات وأشكال مقبولة ، وتوفـــير مســـاحات الشـــوارع والخدمات بشكل جيد ، وتعتبر لوائح تقسيم الأراضى ناجحة كأداة لتنظيم نوعية النمو العمرانى ولكنها لا تعتبر أداه للتحكم فى توقيت واتجاه النمو العمرانى .

٣- تراخيص صلاحية الموقع من الناحية التخطيطية وتراخيص البناء :

وتعد هذه الوسيلة من أدوات تنفيذ سياسات إستعمالات الأراضى ، وهى تلزم أصحـــاب المشروعات بالتقدم بطلب للجهات الإدارية المختصة بالتخطيط والتنظيم للحصول على تصريح بصلاحية الموقع من الناحية التخطيطية ثم الحصول على تصريح البناء وفق عـــدة إجـــراءات إدارية ، وغالبا ما تكون الجهات المحلية هى المسئولة عن منح مثل هذه التراخيص .

٤- تجميع وإعادة تقسيم الأراضى

وهى أيضا إحدى وسائل تنفيذ سياسة استعمالات الأراضـــي ، وتتمثـــل فـــى تجميـــع الأراضى المتجاورة مع بقائها فى يد أصحابها وإعادة تخطيطها بما يوفر قطع أراض منتظمـــة الشكل والشوارع ومساحات للخدمات ، ويتم إعادة توزيع هذه القطع على أصحابها مع إمكانيـــة تعويض من خسر بعض من أرضه عن طريق حصيلة أرباح المشروع ، ومن مميزات هـــذا النظام أنه لا يتطلب نزع ملكية الأراضى ودفع تعويضات كاملة عنها ، لكنه فى نفس الوقـــت تواجه المسئولين مشكلة إقناع أصحاب الأراضى بمميزات التعديل .

٥- مشروعات التنمية المتكاملة

وتعطى مرونة فى تخطيط المواقع حيث يتم تخطيطها كوحدة واحـــدة تتوافـــر فيـــها المساحات الخاصة بالخدمات والمناطق المفتوحة وتحدد الكثافات البنائية المحددة للمنطقة ككل ، وهذه النوعية من المشروعات تحقق تنوعا فى وسائل توجيه اســـتعمالات الأراضـــي بـــالمدن ولكنها تتطلب جهودا إدارية كبيرة للتأكد من الالتزام بالاشتراطات البنائية الموضوعة للمنطقة .

٦- الوسائل المالية لتنفيذ سياسة استعمالات الأراضي

أ- الضرائب : وتختلف فى كل دولة طبقا لأحوالها السياسية والاقتصادية ، وهناك وسائل يمكن عن طريقها استخدام الضرائب كوسيلة تنفيذ سياسات استعمالات الأراضي مثل :

١- فرض الضرائب على المنشآت المخالفة للسياسة العامة .

٢- فرض الضرائب على الأراضي غير المستغلة أو استخدامات الأراضي غير المطابقة .

٣- الإعفاءات الضريبية على الأنشطة الإجتماعية المرغوب فيها .

ب- المؤسسات التى لا تهدف إلى الربح : وخاصة فى المجتمعات الجديدة وغالبا ما تكون تحت سيطرة الحكومة وتشمل ممثلين من القطاعين العم والخاص وتهدف إلى مد المناطق الجديدة بالمرافق وتخطيط المواقع .

ج- جذب مدخرات الأفراد لتمويل مشاريع الإسكان .

د- ضمان الحكومة لسندات التنمية . (٢)

٣-١ التكوين الإقليمي فى مصر :

مقدمة :

تهدف إستراتيجية التنمية الشاملة إلى وضع سياسات لتنمية القطاعات المختلفة تعتمد على الإمكانات المتاحة بكل إقليم مما يحقق التكامل بين هذه القطاعات , وفى الوقت نفسه يحقق التكامل بين أجزاء الحيز المكانى بما يحقق المفهوم الإقليمى للتنمية الشاملة .

ويعنى التقسيم الإقليمي تقسيم متطلبات التنمية الملقاة على عاتق الدولة إلى اكثر من وحدة تنموية ... أي خلق نوع من تقسيم العمل والأهداف وتنفيذها على المستوى الحيزى ... إلا أن عملية التقسيم للحيز الجغرافى فقط صعبة وغير ناجحة وذلك لتداخل عناصرها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ... ونظرا لتلك الصعوبات نجد أن المخططين يفضلون العمل فى إطار التقسيم الإداري المعمول به بالرغم من انه لا يحقق الحدود المثلى لعملية التنمية أو التطور الاقتصادى والاجتماعى . (٣)

إلا أننا لا نستطيع أن نغفل أن إرتباط خطة التنمية الشاملة على المستوى القومى بأقاليم تخطيطية ذات كيانات ومعالم محدده مازال غير واضحا وذلك لعدم تأكيد شخصية الأقاليم التخطيطية التى ظهرت فى إطار مشروع الحكم المحلى ، وما زالت التكوينات الإقليمية التقليدية والتى تمثلها المحافظات هى الهيكل الحقيقى للتنمية الشاملة على المستوى الإقليمى ، وإلى أن تصبح الأقاليم التخطيطية ذات كيانات فاعلة تعتمد عليها الدولة فى تحقيق خطة التنمية

الشاملة على المستوى القومى فى الإطارات الإقليمية فإن عملية التوفيق بين ما هو قائم فعلا (المحافظات الإدارية) وبين ما هو مستهدف (الأقاليم التخطيطية) سوف تكون بالغة الحساسية كما تشكل تحديا كبيرا للمخططين ، وعليهم أن يتعاملوا معه حتى يمكن أن تتحقق خططهم واقعيا.

ويمكن بصفة عامة أن نحدد أهداف التقسيم إلى أقاليم فى النقاط الآتية: [٤]

١-إحداث حالة من التوازن الإقتصادى والإجتماعى بين الأقاليم بعضها البعض .

٢- خلق فرص للعمل والتقليل ما أمكن من هجرة الطاقات البشرية إلى خارج الإقليم.

٣- توفير أكبر قدر من الخدمات الإجتماعية والخدمات العامة للإقليم .

٤- تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد الإقليمية المتاحة .

٥- النهوض بالبيئات المحلية صناعيا وزراعيا .

٦- رفع مستوى الدخل الفردى الإقليمى .

٧- تحقيق درجة أعلى من التنظيم المكانى .

٨- تأكيد قوة الحكومة وقيامها بوظائفها الإدارية المختلفة.

٩- تحديد وظيفة كل إقليم ومرحلة التنمية التى يمر بها .

١٠-تصنيف طرق إستخدامات الأراضى .

٣-١-١ نظرة تاريخية على تقسيم مصر لأقاليم تخطيطية :

اتخذت مصر منذ بداية الخمسينيات من هذا القرن أسلوب التخطيط إطارا لبرامج التنمية الإجتماعية والإقتصادية ، وبذلت فى هذا المجال محاولات سواء على المستوى القومى أو المحلى .

وقد نشأ التركيب الإداري والتنظيمى العام أو الكلى للدولة منذ آلاف السنين وتدعم وتكدس فى ظل مفهوم المركزية .. أي أن الجهاز الإداري للدولة إنما يقوم فى أساسه على منطق مركزى تخضع فيه الفروع والحلقات إلى اصل واحد وذلك مهما تباعدت أماكنها الجغرافية .. ومن هنا فان كل وظائف الدولة المختلفة يتم تخطيطها وتنظيمها بواسطة سلطة مركزية .

ولذلك نجد أن القضية الإقليمية هى قضية مركبة حيث يجب أن يعاد النظر مرة أخرى لإعادة صياغة السياسات والاختصاصات لهيكل التنظيم الإداري العام للدولة .. حتى يمكن أن نوفر حرية العمل والانطلاق فى مجالات تنمية الوحدات المحلية والإقليمية فى نفس الوقت الذى يتحقق فيه التنسيق والتكامل على المستوى القومى . [٥]

على المستوى القومى :

فى عام ١٩٥٥ صدر قانون بإنشاء لجنة للتخطيط القومى تضم مجلس الإنتاج والخدمات تختص بوضع خطة قومية شاملة للنهوض الإقتصادى والإجتماعى للدولة ، ثم توالت التشريعات فى هذا المجال فصدر قرار جمهورى عام ١٩٥٩ بإنشاء مكاتب تخطيط بالوزارات تعاون جهاز التخطيط القومى فى الحصول على البيانات ودراسة وتحليل ما يخص الوزراء من مشروعات .

ثم صدر قرار آخر عام ١٩٦٠ بإنشاء لجان تخطيط ومتابعة فى كل وزارة تختص بإعداد مشروعات الخطة العامة للسنوات الخمس والخطط السنوية على أن تكون مكاتب التخطيط المشار إليها أجهزة فنية معاونة لهذه اللجان ، وفى عام ١٩٦١ صدر قرار جمهورى بإنشاء مجلس أعلى للتخطيط القومى للنهوض الإقتصادى والإجتماعى وكذا دراسة وإقرار الخطة القومية الشاملة والنظر بصفة دورية فى متابعة سير العمل فى تنفيذ الخطة العامة ، ثم أنشئت وزارة التخطيط كجهاز تخطيط مركزى.(١)

كما صدر فى عام ١٩٧١ قرار جمهورى بإنشاء ست مجالس قومية متخصصة للأمن والإنتاج والخدمات والتعليم والسكان والفنون ويختص المجلس بمعاونة رئيس الجمهورية فى رسم السياسة العامة القومية وإعداد الدراسات الشاملة المتعلقة بها .

على المستوى المحلى :

ولم يتوقف الأمر على إنشاء هيئات وأجهزة تخطيطية على المستوى القومى بل إمتد إلى المستوى المحلى ، ففى النصف الأول من هذا القرن كانت مصر مقسمة إلى ثلاثة أنواع من التقسيمات الإدارية وهى :

المحافظات وهى المحافظات الحضرية الآن .

والمديريات وهى المحافظات الريفية .

والمناطق الصحراوية أو المحافظات الصحراوية .

وفى عام ١٩٦٠ صدر قانون رقم ١٢٤ الشهير بإسم قانون الإدارة المحلية الذى قسمت مصر بموجبه إلى الوحدات المحلية وهى المحافظة والمدينة والقرية وبلغ عدد المحافظات ٢٥ والمدن حوالى ١٤٠ والقرى حوالى ٤٠٠٠ قرية ونص القانون على أن يمثل المحافظة مجلس محافظة والمدينة مجلس مدينة والقرية أو مجموعة من القرى المتجاورة مجلس قروى ، وأثناء تطبيق هذا القانون إتضح أن المحافظات بحدودها الإدارية الحالية لا تمثل وحدات تخطيطية يسهل تنميتها كوحدات متكاملة إقتصاديا وإجتماعيا وطبيعيا (فيزيائيا) حيث أن هذه الحدود لم تأخذ فى حسبانها على مر التاريخ غير عوامل الأمن والنظام والإدارة وتحصيل الضرائب وبدأ

التفكير فى إعادة النظر فى هذه الحدود وتقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية ، يمثل الإقليم وحدة طبيعية جغرافية متجانسة إجتماعيا ومتوازنة إقتصاديا . [٤]

وفى عام ١٩٦٤ صدر قرار جمهورى بإنشاء مشروع تخطيط إقليمى فى أسوان وأنشئ للمشروع جهاز لعمل الأبحاث والمسوح الميدانية ولكن إتضح له أنه يصعب تخطيط وتنمية الإقليم فى غيبه من تخطيط وتنمية أقاليم الدولة الأخرى .

وفى عام ١٩٦٥ صدر قرار جمهورى آخر بإنشاء لجنة عليا لتخطيط إقليم القاهرة الكبرى الذى يضم مدينة القاهرة وبعض أجزاء من محافظتى القليوبية والجيزة وتختص بوضع تخطيط شامل للإقليم وتشكل لهذه اللجنة جهاز قام بعمل الدراسات المختلفة وإتضح له أن القاهرة تعانى الكثير من المشكلات وعلى رأسها تزايد السكان بمعدلات مرتفعة جدا بسبب الزيادة الطبيعية والهجرة وأوصى حلا لهذه المشكلة تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية وتنمية هذه الأقاليم وخلق فرص عمالة بها تساعد على الحد من هجرة أهل هذه الأقاليم إلى القاهرة ، وإقترح الجهاز (د. محمد طاهر الصادق) تقسيم مصر إلى ثمانى أقاليم .

وفى عام ١٩٦٦ صدر قرار جمهورى بإنشاء لجنة عليا للتخطيط الإقليمى والعمرانى لمنطقة الإسكندرية وفى نفس العام صدر قرار جمهورى آخر بإنشاء لجنة دائمة لتعمير خليج السويس .

وفى عام ١٩٧٢ قامت الأمانة العامة للحكم المحلى بتوجيه المحافظات فى البدء فى عملية المسح الشامل للإستفادة منها فى أغراض التخطيط وإعداد الخطط الخمسية للمحافظات ورفع مستوى الخدمات العامة وتشمل عملية المسح مسح طبيعى (فيزيائى) ومسح إجتماعى وإقتصادى .

وبجانب عملية المسح الشامل قامت الأمانة العامة للحكم المحلى بجهد كبير بهدف تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية كما قامت بعض الجهات والأفراد بمحاولات فى هذا المجال وتقدموا بإقتراحاتهم إلى اللجنة الوزارية للحكم المحلى ، وإستدعت اللجنة أصحاب الإقتراحات وقام صاحب كل إقتراح بشرح التقسيم المقدم منه وناقشته اللجنه فى الأسس التى إستند إليها فى هذا التقسيم ، وعلى ضوء كل هذا وضعت اللجنة بصفة عامة الأسس والمبادئ الآتية للسير عليها فى عملية التقسيم :

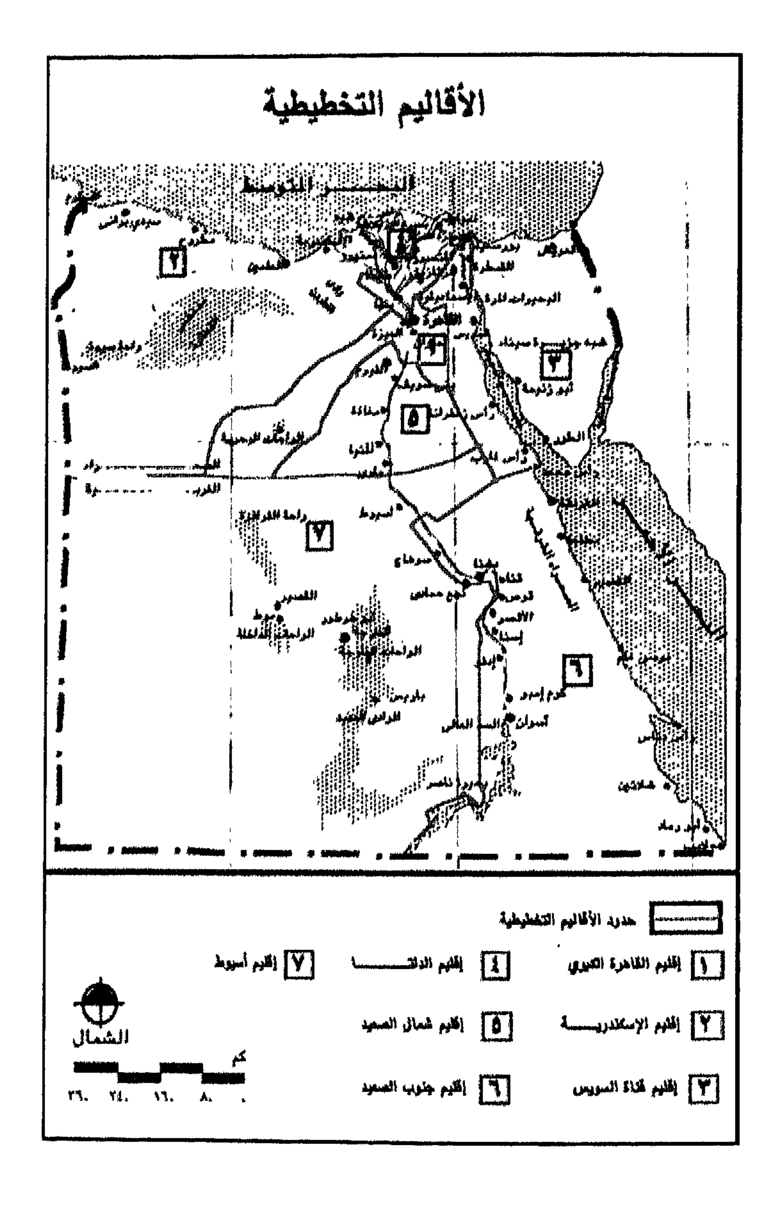
١-عدم إعتبار الإقليم مستوى من مستويات الحكم المحلى فى الوقت الحاضر وإعتباره مستوى تخطيطى ملزم بمعنى أن له سلطة إتخاذ القرار دون التنفيذ ، ويكون لهذا المستوى جهاز يقوم بالأعمال التخطيطية من إحصاء وبحوث وتخطيط ومتابعة على أن تتولى نفس

جهاز يقوم بالأعمال التخطيطية من إحصاء وبحوث وتخطيط ومتابعة على أن تتولى نفس اللجنة دراسة أسلوب إدارة هذا الجهاز وعلاقته بالأجهزة التخطيطية الإدارية الأخرى على المستوى المركزى والمحلى .

٢-الالتزام بالحدود الإدارية الحالية للمحافظات بقدر الإمكان على أن يتم النظر فى هذه الحدود مستقبلا على ضوء الممارسة الفعلية .

٣-وحدة الطبيعة الجغرافية للإقليم مع وجود منفذ مباشر له على البحر بقدر الإمكان.

٤-التجانس الإجتماعى وعدم التفاوت الكبير فى الموارد البشرية.



المصدر : التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثانى للمستوطنات البشرية – إسطنبول – ١٩٩٦ (٢١)

٥-التكامل الإقتصادى بقدر الإمكان .

٦-وحدة المشاكل الطبيعية والإجتماعية والإقتصادية .

٧-وجود مركز إشعاع حضارى أو أكثر بكل إقليم مثل المدن الكبرى والجامعات أو نواة لهذه الجامعات .

وعلى ضوء هذه الأسس إنتهت اللجنة إلى تقسيم الدولة إلى ست أقاليم تخطيطية هى : إقليم القاهرة الكبرى ، وإقليم شرق الدلتا، وإقليم الدلتا ، وإقليم غرب الدلتا ، وإقليم شمال الوجه القبلى ، وإقليم جنوب الوجه القبلى . ثم عرض هذا التقسيم التى إنتهت إليه اللجنة على اللجنة الوزارية للحكم المحلى وقد إعترض عليه بعض الوزراء وقام معهد التخطيط بعمل تعديل على هذا التقسيم بأن جعل عدد الأقاليم ثمانية بدلا من سته مع تغيير مسميات بعض الأقاليم ، وفى عام ١٩٧٧ صدر القرار الجمهورى رقم ٤٧٥ بهذا التقسيم ونص بأن تقسم مصر الى الأقاليم الثمانية الآتية :

إقليم القاهرة الكبرى ، وإقليم الإسكندرية ، و إقليم الدلتا ، وإقليم قناة السويس ، وإقليم مطروح، وإقليم شمال الصعيد ، وإقليم أسيوط ، وإقليم جنوب الصعيد .

وقد نصت المادة الثانية من هذا القرار الجمهورى على أن تنشأ بكل إقليم لجنة عليا للتخطيط الإقليمى ويشرف عليها الوزير المختص بالحكم المحلى وتشكل كل منها من : محافظ عاصمة الإقليم رئيسا ، ومحافظو المحافظات المكونه للإقليم ، ورؤساء المجالس المحلية للمحافظات المكونة للإقليم ، ورئيس هيئة التخطيط الإقليمى أمينا عاما للجنة ، وممثلو الوزارات المختصة يصدر بإختيارهم قرار من الوزير المختص.

وفى عام ١٩٨٦ تعدل هذا التقسيم بقرار رئيس الوزراء رقم ١٨١ بحيث أصبحت الجمهورية تضم سبعة أقاليم هى : القاهرة الكبرى – الإسكندرية – قناة السويس – الدلتا – شمال الصعيد – أسيوط – جنوب الصعيد .

٣-١-٢ الخلل فى التوزيع الإقليمي فى مصر :

تفرض الظروف الموضعية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية التى يعيشها مجتمعنا استخدام منهج معين للتنمية الإقليمية .. وقد تأكد فى الأبحاث التطبيقية أن الحيز space يعتبر من أهم الأبعاد فى العملية التخطيطية حيث يعتبر عنصر من عناصر الإنتاج .. وتجاهل البعد المكانى يخل بالتوازن العام للخطة .. فلابد أن يرى المخطط التوازن من بعدين :

- توزيع الاستثمارات على قطاعات الأنشطة المختلفة .
- توزيع الدخل بين الاستهلاك والاستثمار .

إلا أن الخطة لابد أن تكون متوازنة على المستوى الحيزى .. لان الاستثمارات تنفذ فى مساحة معينة يعيش فيها مجموعة من السكان لها خصائصها التى تفرض نفسها على المكان فتكسبه خصائص اقتصادية واجتماعية مميزه عن الأماكن الأخرى .

لذلك فان منهج التخطيط الإقليمي هو الذى يؤدى دوره فى توزيع الاستثمارات والخدمات من خلال توطينها فى أماكن محدده .. ويضيف إلى العلاقات القطاعية أو الرأسية علاقة أفقية مكانية تعكس اتجاهات أخرى متقاطعة مع التخطيط القومى .. أى أن كل منهما مرتبط بالآخر فلا تخطيط إقليمي بدون تخطيط قومى .. وفى مصر نجد أن الخلل الإقليمي ظاهر فى إطار الحيز الضيق المعمور واختلاف معدلات التنمية بين الأقاليم المختلفة. (٤)

والمعادلة التالية تقيس درجة التركيز الإقليمي : (٦)

$$\frac{(x-y)}{٢} = C$$

x = النسبة المئوية لمساحة الإقليم بالنسبة للمساحة الكلية للمجتمع .

y = النسبة المئوية للسكان المتوطنين على ارض الإقليم بالنسبة لمجموع السكان على المستوى القومى.

c = درجة التركيز .

وبتطبيق ذلك على الاقتصاد الحيزى المصرى وجد أن معامل التركيز فى القاهرة يصل إلى ١٣,٣٤ وفى الإسكندرية إلى ٥,٤٨ أما فى محافظة مثل بور سعيد فيكون ٠,٥٢ والقليوبية ١,٧٨ والغربية ٠,٧٨ وأسيوط ٠,٢٦ وذلك طبقا لتعداد ١٩٨٦ وهذا المقياس يعتبر المؤشر إلى أن بعض الأقاليم يمكنها استقبال سكان مناطق أخرى فى ظل التوازن بين الإمكانيات الإقليمية والاحتياجات الأساسية للسكان وكذلك متطلبات عملية التنمية .

وهذا يعد مؤشرا قويا لوجود خلل فى الهيكل الحضرى المصرى وقد أصبح النمط الحضرى فى مصر من النوع الذى يطلق عليه "نمط سيادة وحدة حضرية واحدة" ويرجع ذلك إلى عدة أسباب هى : (٢٢)

- الخلل الهيكلى الذى أدى إلى تفاوت بين الأقاليم وإختلاف مراحل التنمية الإقتصادية والإجتماعية للأقاليم المختلفة .
- وجود أثر سياسى كبير لمدينة القاهرة بالإضافة إلى الآثار الإقتصادية والإجتماعية
- إرتباك المخطط مما أدى إلى عدم وجود إستراتيجية واضحة للتنمية .
- عدم وجود دراسات فنية وعلمية حول مشاكل المحليات والوحدات التخطيطية التابعة لها .

- عدم توافر الهياكل التنظيمية الضرورية التى تربط الوحدات الإقليمية مع الوحدات الإدارية .
- عدم تنفيذ القانون فيما يختص بضرورة إصدار قرار بين هيئات التخطيط الإقليمى وإدارات التخطيط والمتابعة بالمحافظات .
- عدم وجود هياكل تنظيمية لهيئات التخطيط الإقليمى ذاتها .
- عدم وجود دور واضح لهيئات التخطيط الإقليمى بحيث يكون لها مسئوليات فى إجراء العملية التخطيطية وتنفيذ الخطط مع تحديد العلاقة بينها وبين قطاع التخطيط الإقليمى بالوزارة بدلا من الرجوع إلى السلطات المركزية فى كل الأمور.

العوامل التى أدت إلى تعثر مفاهيم التنمية والتخطيط عند صناع القرار :

أ – غياب التخطيط بعيد المدى

حيث كان النمو التلقائى هو السائد حتى منتصف هذا القرن ثم ظهرت الخطط قصيرة المدى .

ب– التخطيط بالتجزئة

وهذا النمط من التخطيط مرتبطا بالطموحات الشخصية لبعض الحكام و الوزراء و المحافظين .

ج– التخطيط تحت ضغوط الرأى العام

تؤثر الضغوط المحلية وسيطرة مراكز القوى على صناع القرار .

د– التخطيط المرتجل لصناع القرار

يرتبط بتعليمات مرتجلة لكبار رجال الدولة والإقليم أثناء جولاتهم الميدانية دون دراسة مسبقة ودون الرجوع للمخطط الموضوع منذ بدء المشاريع .

ه– التخطيط بتوجيه الكوارث

مثل تخطيط أماكن إيواء لضحايا السيول أو الزلازل .. أو التخطيط الذى لا يراعى النتائج المترتبة على تنفيذ المخططات مما يؤدى إلى خسائر كبيرة مثل فشل مشروع توطين أهالي النوبة مثلا .

و– الحرفة الآلية فى عملية التخطيط

بمعنى تكامل التخصصات عند القيام بعمل مخطط حتى لا تفتقر إلى التحليل الإقتصادى والاجتماعى المركب والتحليل الشامل سواء تاريخيا أو جغرافيا أو ايكولوجيا .

ز– ضعف المشاركة العامة والجماهيرية فى التخطيط

تظهر أهمية هذا الموضوع عند فشل تطبيق المخططات التى تفتقر إلى المشاركة الشعبية أو التى تقابل معارضة من قبل الناس .

٣-١-٣ المشكلة الإقليمية فى مصر :

لابد من التعرف على مفهوم التنمية الإقليمية المستهدفة فى مصر قبل التطرق إلى المشكلة الإقليمية .. فمفهوم التنمية الإقليمية أنها التنمية الشاملة التى تغطى الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والثقافية فى نطاق أقاليم محددة .. وفى إطار خطة قومية شاملة تحدد استراتيجية التنمية ومؤثراتها العامة . (٥)

معالم التفاوت الإقليمي فى مصر :

- هناك فوارق طبيعة ومكانية وتفاوت فى المستويات الثقافية والاقتصادية والاجتماعية بين الوحدات الإدارية (المكانية) .. وكذلك هناك فوارق بين أقاليم الدولة المختلفة وخاصة بين أقاليم مصر العليا (الوجه القبلى) وأقاليم الشمال .. مما ترتب عليه تيارات الهجرة الداخلية فى اتجاه الشمال.. وفى الفترة ١٩٦٠-١٩٧٥ زادت هذه الفوارق بصورة كبيرة نظرا لتركز الاستثمارات فى أقاليم الشمال مما أدى إلى الخلل فى توزيع السكان نتيجة لتيارات الهجرة سواء من الريف إلى المحافظات الحضرية أو من محافظات مصر العليا الأقل تطورا إلى المحافظات التى تحظى بالاهتمام وذلك نتيجة للهيكل الاقتصادى غير المتوازن .
- يرجع تطور السياسة القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية منذ ثورة ١٩٥٢ حيث كانت السياسات الاقتصادية توضع سنويا لمواجهة الوضع الاقتصادى المتغير.
- منذ عام ١٩٦٠ بدأ وضع الخطط القومية طويلة الأجل لمدة عشر سنوات
- قد تم توزيع الاستثمارات مكانيا على المحافظات دون الارتكاز على سياسات للتنمية الإقليمية ويكفى أن نقول أن القاهرة والإسكندر يه قد إستحوذا وحدهما على حوالى ٥٠% من إجمالى الإستثمار الصناعى بينما إستحوذت السويس وأسوان على حوالى ١٧% و ١٤% من إجمالى الإستثمارات والباقى وهو اقل من ٢٠% تم توزيعه على ٢٠ محافظة وذلك كان له أكبر الأثر فى التأثير على الحيز الجغرافى المصرى ككل .
- أدت هزيمة ١٩٦٧ إلى تضارب السياسات التنموية لتعود إلى السياسة قصيرة الأجل (سنويا) .
- بعد حرب ١٩٧٣ بدأت سياسة الانفتاح وذلك لجذب الاستثمارات الأجنبية للمساهمة فى تمويل المشروعات وذلك لتغطية العجز فى ميزان المدفوعات بسبب المصروفات الحربية .

- أجاز قانون الحكم المحلى رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩ أن يكون من اختصاص المجالس المحلية الموافقة على إنشاء شركات استثمار مع راس مال أجنبي بعد موافقة الهيئة العامة للاستثمار مما أدى إلى تركز هذه المشروعات فى محافظتى القاهرة والإسكندرية نتيجة لتوافر الخدمات الأساسية مما زاد من مشاكل المحافظتين .

سياسات التنمية الإقليمية

عرف "فريدمان Friedmann " السياسة الإقليمية بأنها سياسة قومية للتنمية الاقتصادية للأقاليم يساعدها ويكملها أهداف محددة لتنظيم الاقتصاد القومى مكانيا .. وهى وسيلة لتحقيق التكامل المكانى للخطط .. وبالتالى فهى وسيلة وغاية فى نفس الوقت ..وغايتها هى الوصول إلى تنمية المجتمع متمثلا فى أقاليم الدولة . (٧)

ويعتبر الالتزام القومى بسياسات وبرامج التنمية الإقليمية فى إطار السياسة العامة القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ظاهرة حديثة فى كثير من الدول .. ولقد أثبتت السلطة المركزية فى مصر بان الطريق الوحيد للتنمية المستمرة هو وضع سياسة شاملة للتنمية مع التركيز على التصنيع دون أن تضع فى اعتبارها المشاكل الإقليمية للتنمية .. ولكن التشويعات الحديثة جاءت لتدعم إتباع سياسة التنمية الإقليمية وتطبق التخطيط الإقليمي بهدف إعادة توزيع السكان ورسم خريطة جديدة لمصر .. وقد بدأ ذلك بصدور القرار الجمهورى رقم ٤٩٥ لسنة ١٩٧٧ بتقسيم الحيز المكانى إلى أقاليم تخطيطية وإعداد الخطة الخمسية على أساس إقليمي .(٨)

٣-١-٤ التفاعل بين المدن :

يجب إعتبار أن التنمية القومية نتيجة إنتشار مجموعات متتالية من المبتكرات التنموية فراغيا بين المدن والأقاليم تعتبر أحد العمليات الحرجة لتحقيق التنمية القومية المستهدفة ، وإن شدة العمليات التبادلية المباشرة بين مدينتين تؤثر سلبيا أو إيجابيا على سرعة إنتقال تلك المبتكرات من إحدى المدينتين إلى المدينة الأخرى ، وبناء على ذلك فإن موقع المدينة City Location يصبح ذو معنى إذا ما عكس مجالات التفاعل Fields of Interactions التى تتسبب فيها هذه المدينة .

ويعتبر الإقليم الإقتصادى أحد مجالات التفاعل حيث تتكامل الأنشطة فى مدن الإقليم الواحد إقتصاديا وإجتماعيا مما يجعل العمليات التبادلية تتم مباشرة بين كل مدن الإقليم ، لهذا فإن مدن كل إقليم إقتصادى يمكن إعتبارها كنظام فرعى داخل النظام الكلى للمدن لأى دولة ، ويمكن تسميته بنظام المدن الإقليمي .

ويسيطر مستوى أداء الأنشطة فى أكبر مدينة فى الإقليم على العملية التنموية للإقليم ككل ، وذلك بسبب تركز الأنشطة التصديرية فى تلك المدينة ، وبما أن أداء تلك الأنشطة يتأثر بإقتصاديات التكتل والحجم ، فإن الحجم السكانى المطلق (وهو أحد هذه الإقتصاديات) والحجم بالنسبة لباقى المدن الإقليمية فى الأقاليم الإقتصادية الأخرى يمكن إعتباره مؤشرا على مستوى أداء تلك الأنشطة التصديرية وبالتالى العملية التنموية للإقليم ككل .

وبما أن المدينة الإقليمية تعتبر أحد المواقع الرئيسية للعمليات التصديرية والإستيرادية لكل إقليم ، فإن هذا يعنى أن المدن الإقليمية للأقاليم المختلفة تتفاعل مباشرة مع بعضها البعض من خلال إنتقال البضائع والسكان بين تلك الأقاليم ، كما تتفاعل هذه المدن الإقليمية مع أكبر مدينة فى الدولة (المدينة القومية) ، ويؤدى هذا التفاعل المباشر إلى ظهور أنشطة مساعدة لتلك العمليات ، مما يزيد من الإعتماد المتبادل بين أنشطة كل مدينة والمدن الأخرى ، فأنه يمكن إعتبار المدينة القومية (العاصمة) لكل دولة والمدن الإقليمية كنظام فرعى داخل نظام المدن الكلى للدولة نظرا لوجود هذا الإعتماد بين كل مدينة والمدن الأخرى ، ويمكن تسمية هذا النظام "نظام المدن القومى " . (١٠)

ويحتوى هذا النظام على خاصيتين :

١- حجم العاصمة بالنسبة لباقى المدن الإقليمية .

٢- التوزيع الحجمى للمدن الإقليمية .

وقد وجد أنه كلما قلت الفروق الحجمية بين المدن الإقليمية ، كلما أدى ذلك إلى إنتشار أكثر إتزانا للمبتكرات بين هذه المدن فى مختلف الأقاليم الإقتصادية مما يؤدى إلى مستويات أعلى من التنمية .

وهناك مستويات Layers من المدن الإقليمية تعمل متداخلة ومتشابكة وتدور كلها حول المدينة الأولى أو العاصمة والتى يتبعها باقى المدن الإقليمية Regional Cities وهى تكون بدورها مستوى شبكى آخر من المدن (عواصم الأقاليم) ويقصد هنا الأقاليم الإقتصادية وليست الجغرافية ، ويتبع ذلك مستوى شبكى آخر من المدن الصغيرة Second Regional Cities وهى من المدن الثانية بكل إقليم ولها وظائف معينة فى إقليمها ، فقد لا تكون علاقتها مع الأقاليم الأخرى قوية ، ولكن لها علاقات هامة فى مجال إقليمها .

وهناك ٤ أهداف رئيسية فى سياسات التحضر القومية N.U.P.S (٩)

١- الإستفادة القصوى من الإمكانيات القومية .

٢- التفاعل ما بين الأقاليم المختلفة .

٣- تصحيح التركيز الشديد سواء فى النشاط الإقتصادى أو السكان أو الإمكانيات فى الإقليم العاصمى أو المدينة الأولى .

٤- نظام كفء لإدارة النمو العمرانى .

وهذه الأهداف جميعا مطلوب تحقيقها فى الدول النامية فى إطار ظروف الإمكانيات المحدودة ، ومستوى الأمية الحالى مع الإرتفاع السريع فى التحضر . [١١]

وهنا نجد أن المدن الإقليمية تعمل معا كجزء من نظام قومى متكامل ، وهنا نجد أن خطط التنمية الإقليمية لابد من أن تركز على هذه المدن الإقليمية وذلك بأن تستحدث فيها أنشطة جديدة حتى تصل إلى مستوى أعلى من التطور ، وهذا سوف يزيد من العائد القومى بسبب :

١- الإقلال من الإنتقالات يوفر تكلفة الإنتقال سواء للأفراد أو للخامات .

٢- يحفز الإقتصاد الإقليمى .

ونجد أن هذه المدن الإقليمية هى أكثر المدن توسطا بالنسبة للإقليم ، وسواء بالنسبة إلى الخامات أو الأسواق أو شبكة الإتصالات ، وفى نفس الوقت هذه الزيادة فى الأنشطة ستتسبب فى زيادة سكانية تزيد من إقتصاديات الحجم لهذه المراكز الإقليمية ، وهذا سيسهم فى خفض نفقات هذه الأنشطة ، وبذلك تصبح هذه المدن الإقليمية أكثر جذبا لأنشطة أكثر سواء فى القطاع الحكومى أو فى القطاع الخاص .

وبعد ذلك يصبح نقل هذا التطور إلى المدن الأصغر فى الإقليم أسهل بواسطة الربط بين الأنشطة المختلفة فى نطاق الإقليم الواحد مما سيساهم فى رفع كفاءة إقتصاديات الإقليم ككل ، وكذلك سيرفع متوسط دخل الفرد فى هذا الإقليم وبالتالى يسهم فى تنمية المنتجات الزراعية والمناطق الريفية فى نفس الإقليم ، وهذا كله سوف يعود بالفائدة على الإقتصاد القومى .

وكلما إرتفعت درجة المدينة فى إقليمها ، كل ما زاد التفاعل بينها وبين النظام القومى ، وكذلك بينها وبين ما يماثلها فى المستوى من مدن الأقاليم الأخرى فى الدولة.

ونجد كذلك أن تحسين أوضاع المدن الإقليمية سوف يساهم بالتأكيد فى توزيع الإمكانيات خارج نطاق المدينة الكبرى وذلك بسبب :

- لإيجاد بديل للإستثمار خارج نطاق المدينة الأم .
- تشكيل بديل هام للهجرة الريفية الحضرية فتتجه إلى المدن الإقليمية بدلا من المدينة الأم .

- من وجهة نظر إدارة النمو العمرانى فأنه من المستحسن و الأكفأ أن نتعامل مع مدن صغيرة الحجم نسبيا وفعالة فى تأثيرها ويمكن التحكم فى نموها العمرانى ومعدلاته عن التعامل مع مدن ضخمة غير محكومة وذلك بسبب :

١- عدد المدن الإقليمية أصغر بالمقارنة بعدد المدن الحضرية فى دولة ما ، لذلك فمن الناحية الإقتصادية نجد أنه من الأسهل التعامل مع معدلات النمو العمرانى بها .

٢- هذه المدن هى الحاكمة للإقليم ، وبالتالى يمكن عن طريقها التحكم فى نمو المدن الأصغر منها وذلك بسبب الهيمنة الإقتصادية لهذه المدن على إقليمها ، ولذلك فإن الجهد الذى يبذل لتنظيم معدلات النمو للمدن الإقليمية سوف يجعل بالتبعية معدلات النمو للمدن الأصغر منها محكوما.

وهنا نجد أن الإقلال من التفاوت الحجمى بين المدن الإقليمية هو أهم ما يمكن، وبالطبع لا يمكن أن يتحقق حجم متساو لكل من هذه المدن لأن ذلك يتأثر بالعديد من العوامل مثل طبيعة الإقليم والمسافة بين الإقليم وبين المدينة الأم (العاصمة) ، وكذلك بينه وبين الأقاليم الأخرى ، ولكن الإقلال بقدر المستطاع من التفاوت بين أحجام هذه المدن سوف يساعد بالتأكيد على الإقلال من التفاوت بين الأقاليم وإقتصادياتها ، وعلى حركة الهجرة بين الأقاليم وبعضها سواء فى العمالة أو فى الأنشطة مما يساهم فى دعم كفاءة كل إقليم و إكتفاؤه ذاتيا مما يزيد من إمكانيات التنمية فيه .وكذلك سيسهم تقليل الفوارق بين المدن سيكون أول خطواتنا للحد من تضخم المدن الكبرى على حساب المدن التابعة لها مما سيسهل مستقبلا التحكم العمرانى فى تلك المدن .

٣-٢ تشريعات وإدارة :

التشريعات الخاصة بتنظيم النمو العمرانى

مقدمة عن التحكم فى العمران فى مصر :

ينقسم أسلوب التحكم فى العمران بصفة عامة إلى جزئين أساسيين هما كل من التشريع والإدارة ، فإذا وضع التشريع دون وجود الهيكل الإدارى الذى يضطلع بتنفيذ وإحترام هذا القانون فإنه يفقد مصداقيته وينعدم الدور المفترض أن يقوم به التشريع فى مجال التحكم فى العمران .

وهناك قصور كبير فى تطبيق التشريعات المنظمة للعمران وقصور فى تشكيل لجان التخطيط العمرانى بالمحافظات وقصور فى إعداد وتنفيذ الأحوزة العمرانية والمخططات الهيكلية والعامة والتفصيلية ومشروعات تقسيم الأراضى لمناطق الإمتداد العمرانى للمدن ، وكذلك فى الإلتزام بحظر البناء فى الأراضى الزراعية وحماية الأراضى ذات الملكية العامة وقصور فى تقديم المشورة الفنية للوحدات المحلية فى مجال التخطيط العمرانى والتحقق من تطبيقها للمخططات الغمرانية .

ونجد أن عدم تخطيط مناطق الإمتداد العمرانى للمدن القائمة من أهم الظواهر السلبية التى ستزيد من مساحة المناطق العشوائية فى المستقبل ، ونجد أن عدم إستجابة وحدات شرطة المرافق بشكل سريع وإيجابى لطلبات الأجهزة المحلية المتخصصة بالتنظيم والإسراع فى توفير الحماية اللازمة لحملات إيقاف المخالفات فى مراحلها الأولى ، وتسبب ذلك فى إستمرار مخالفات البناء والتعدى على الأراضى الزراعية ، وكذلك عدم توقيع العقوبات على المخالفين لتشريعات الحفاظ على الأراضى الزراعية وحصولهم على أحكام البراءة هو السائد مما يسهل المخالفات .

وتتفق الدراسات التى تناولت نظم الإدارة فى مصر على ضرورة تغيير الفكر الإدارى السائد بما يحقق التطورات الإيجابية التى تعظم من فرص النمو الإقتصادى بدرجات أكبر كثيرا مما كان يمكن تحقيقه فى ظل إدارة القطاع العام أو الإدارة الحكومية ، وليس هناك من شك أن الإدارة تمثل العنصر الرئيسى الذى سوف يؤثر بشكل مباشر على مخرجات العملية التنموية ، ويتوازى مع ذلك تقييم الإطار التشريعى القائم والذى يمكن فى حالة تطويره أن يدفع بجهود التنمية بالأقاليم ويسهم فى تحقيق أهدافها وبلوغ غاياتها .

٣-٢-١ نظرة عامة على التشريع فى مصر

تعريف القانون :

هو القاعدة المطردة إي المستمرة بوضع منتظم على نمط ثابت يأخذ معنى التكرار والاطراد .. وهو مجموعة القواعد القانونية السائدة فى بلد معين فى زمن معين وهو ما يسمى بالقانون الوضعى .. والقانون ينظم سلوك الأفراد فى المجتمع , ويحتوى على جانب جزائى يجبر الأفراد على الالتزام به . [١٢]

تعريف التشريع :

يطلق على القاعدة القانونية التى تضعها السلطة المختصة أو على النص الذى يصدر عنها متضمنا قاعدة أو اكثر من القواعد القانونية ، وتباشر سلطة التشريع بصفة عامة السلطة التشريعية التى قد تتخذ أشكالا مختلفة فى كل دولة.

مزايا التشريع :

يتميز التشريع عن مصادر القانون بعدة مزايا هى :

- سرعة وضع التشريع بناء على حاجة أو هدف يراد الوصول إليه .
- تقوم السلطة العامة (الدولة) بوضع هذا التشريع من خلال السلطة التشريعية وهى تملك إلزام الأفراد به من خلال السلطتين التنفيذية والقضائية .
- يأتى التشريع فى صورة عامة ومجردة تخضع جميع الأفراد لها .
- يتميز التشريع بالثبات والتحديد نظرا لصدوره فى شكل قواعد مكتوبة تحدد معناه وتفرض إلزامه ، ويشترط لذلك أن يكون التشريع نفسه محكما وغير معيب فى ألفاظه ومنضبطا فى مدلوله مما يضمن له صياغة سليمة .

عيوب التشريع :

- انه صادر من سلطة عامة قد يغلب عليه منطق السيادة والأمر والنهى ، ولكون هذه السلطة مكونه من أفراد فقد يتأثر التشريع بقصور البشر وأهوائهم ، وبالتالى فقد لا يأتى التشريع ملائما ومحققا للهدف منه .
- ميزة سرعة إصدار التشريع قد تنقلب إلى عيب إذا لم يصاحبها دراسة متأنية ، إذ قد تؤثر السرعة على الدقة الفنية والصياغة المحكمة مما ينتج عنه تشريعا قاصرا أو تشريعات متناقضة أو متعارضة مما يضطر معه المشرع إلى سرعة تعديل التشريع أو إلغائه ، وكثرة التشريعات وتعددها يخل فى النهاية بما يجب أن يتصف به التشريع من ثبات واستقرار . [١٣]

سن التشريع فى مصر :

تتدرج التشريعات من حيث قوتها ، وتتغير السلطة المختصة بإصدار كل درجة من درجات التشريع .

أولا : التشريع الأساسى (الدستور)

هو التشريع المحدد للأسس التى تقوم عليها الدولة ويحدد معالم وأشكال نظامها السياسى والدينى والإقتصادى والاجتماعى .

ثانيا : التشريع العادى

وهو التشريع الذى تضعه الدولة متمثلة فى السلطة التشريعية طبقا للحدود المبينة بالدستور ، ويمر التشريع فى مصر بمراحل ثلاث حتى يصير واجب التنفيذ .

المرحلة الأولى : يقدم الاقتراح من رئيس الجمهورية بالإستعانة بالوزراء المختصين، وقد يقترح أحد أعضاء مجلس الشعب هذا التشريع ويعرض على مجلس الشعب .

المرحلة الثانية : يطرح التقرير الذى أعدته اللجنة الفنية المختصة على مجلس الشعب ويتم التصويت على مشروع التشريع مادة مادة مع شرط موافقة أكثر من نصف الحاضرين على كل مادة من هذه المواد .

المرحلة الثالثة : بعد الموافقة على المشروع يرسل إلى رئيس الجمهورية ويكون له حق الاعتراض خلال ٣٠ يوم.

ثالثا : التشريعات الفرعية

وللسلطة التنفيذية اختصاص أصيل فى سن التشريعات الفرعية وتنقسم إلى :

- اللوائح التنفيذية والتفاصيل الخاصة بالقوانين والقرارات التى فيها قوة القانون .
- لوائح الضبط والبوليس .
- اللوائح التنظيمية .

العيوب التى قد تلحق بنص التشريع :

١- الخطأ فى ألفاظ التشريع بالحذف أو الزيادة وينتج ذلك من تعدد المراحل التى يمر بها التشريع من إعداد ومراجعة ونشر أحيانا نتيجة لسرعة إصدار التشريع .

٢- الغموض فى مدلول أحد الألفاظ أو العبارات الواردة فى التشريع .

٣- نقص لفظ أو عبارة بالتشريع بسبب قصور المشرع ، وينتج عن ذلك عدم فهم نص التشريع .

٤- تعارض نص التشريع مع نص آخر .

٢-٢-٢ التشريعات المنظمة للعمران :

تحكم التشريعات فى مجال حركة التخطيط والعمران تصرفات الأفراد والجماعات بالنسبة لعمليات التنمية ، ويقوم بتطبيق هذه التشريعات المجالس البلدية أو الإدارات الهندسية بمجالس المدن لتحقيق الأهداف التى تنشدها مشروعات التنمية العمرانية وضمان إقامتها مستوفاه للإشتراطات والأوضاع التى تكفل أمن وسلامة وراحة السكان . (١)

وتغطى التشريعات المنظمة للعمران عدة مجالات أهمها :

تخطيط المدن - تقسيم الأراضى الفضاء - تنظيم خطوط الشوارع - تجديد الأحياء المختلفة - وتنظيم المبانى - وتنظيم العلاقة بين المالك والمستأجر - وإشغالات الطريق والإعلانات - وتحسين البيئة من صرف صحى ونظافة عامة والتحكم فى تلوث الهواء والماء والضوضاء وغيرها .

وسوف تركز الدراسة على الجزء الخاص بالتخطيط العمرانى فى التشريع لأنه الجزء الذى يمس هذه الدراسة ...

قانون التخطيط العمرانى :

صدر قانون التخطيط العمرانى رقم ٣ لسنة ١٩٨٢ ، وصدرت لائحته التنفيذية بقرار من وزير الإسكان رقم ٦ لسنة ١٩٨٢ ، ونص هذا القانون على أن الهيئة العامة للتخطيط العمرانى هى جهاز الدولة المسئول عن رسم السياسة العامة للتخطيط العمرانى وإعداد خطط وبرامج التنمية العمرانية على مستوى الدولة ، وان تتناول الوحدات المحلية القيام بكافة الأعمال الموكولة لها فى شأن إعداد المخططات العمرانية للمدن والقرى .

وتناول القانون واللائحة موضوعات عديدة هى :

الحيز العمرانى - التخطيط الهيكلى - التخطيط العام - التخطيط التفصيلى - تقسيم الأراضى - تجديد الأحياء - المنطقة الصناعية - منطقة وسط المدينة - نزع الملكية والمنفعة العامة .

ويعد هذا القانون هو أول قانون يتناول موضوع التخطيط العمرانى بمفهوم شامل فى جمهورية مصر العربية حيث صدر هذا القانون نتيجة تفرق التشريعات السابقة المتعلقة بالتخطيط العمرانى ، فضلا عن قصور أحكامها عن مواجهه متطلبات التخطيط العمرانى .

وفى مجال التخطيط العمرانى نجد أن هناك العديد من النقاط التى تناولها القانون قد تعرض لها قانون البيئة الصادر رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ مع عدم مراعاة كيفية تناولها فى قانون التخطيط العمرانى ، ولم يشارك فى إعداده أى من المخططين بالرغم من وجود متخصصين فى مجالات أخرى . (١٤)

تشكيل لجان التخطيط العمرانى بالمحافظات ومهامها :

وضعت المادة ١ فى قانون التخطيط العمرانى أن تتولى الوحدات المحلية كل فى دائرة اختصاصها إعداد مشروعات التخطيط العام للمدن والقرى وذلك من خلال لجنة تشكل بكل محافظة بقرار من المحافظ المختص ، ونجد هنا إن إعطاء المحافظين سلطة تشكيل هذه اللجان دون تحديد ملزم للعناصر الواجب عضويتها فى هذه اللجنة قد يؤثر على حرية وفاعلية هذه اللجان ، وأيضا من بين الثغرات أن تلتزم لجان التخطيط العمرانى للمخططات العامة بالأولويات التى يتم الإتفاق عليها بين الوزير المختص بالتعمير والوزير المختص بالحكم المحلى .

وفى نفس الوقت نجد أنه لا يوجد فى هذه المواد ما يلزم أو يحفز المحافظات على تشكيل هذه اللجان ، لذلك تعتبر هذه الأحكام بمثابة نصائح وإرشادات للوحدات المحلية ولا تتوافر بها بنود الجزاء الذى يوقع على من يخالفها .

الأحواز العمرانية والمخططات الهيكلية :

تناول قانون التخطيط العمرانى ولائحته التنفيذية إعداد الأحوزة العمرانية والمخططات الهيكلية للمدن والقرى ، وقد وضعت المادة ٨ لائحة قانون التخطيط العمرانى تعريف الحيز العمرانى بأنه المساحة التى تقوم الوحدة المحلية بتخطيطها ، وقد تكون هذه المساحة هى الواقعة داخل كردون المدينة أو أكبر منها ، ولم يتم توضيح إجراءات إعداد الحيز العمرانى للمدن والقرى فى قانون التخطيط العمرانى أو لائحته التنفيذية .

أما عن التخطيط الهيكلى فقد وضعت المادة ١ فى اللائحة التنفيذية لقانون التخطيط العمرانى تعريف التخطيط الهيكلى بأنه مرحلة أولى تسبق التخطيط العام ويعنى بتحديد الأهداف والإستراتيجيات والسياسات طويلة المدى ومحددات النمو العمرانى للمدينة والمناطق المحيطة بها فى إطار التخطيط الإقليمى وأنه يتم فى صورة تقارير تحليلية وخرائط لخصائص البيئة الإجتماعية والإقتصادية والعمرانية والإستراتيجيات والسياسات والبرامج القطاعية الزمنية للمنطقة ، ولم يتم توضيح مراحل أو إجراءات إعداد المخطط الهيكلى بقانون التخطيط العمرانى ولائحته التنفيذية.

وقد ورد لفظ كردون فى المادة ٤ الخاصة بقرار وزير الزراعة ١٩٩٠/١١١ متضمنا الإيحاء بأنه الأراضى اللازمة للنمو العمرانى أو الأراضى المنتظر أن ينمو العمران عليها وهو ما يتفق مع مضمون الحيز العمرانى ، وقد تعتمد بعض المدن على هذه المادة وتصر

على أن الكردون هو الحيز العمرانى للمدينة بالرغم مما ورد بالمادة الأولى من قرار وزير التعمير رقم ٤٧٥ لسنة ١٩٩١ ، وقد يؤدى هذا الخلط فى المفاهيم إلى عرقلة جهود اللجنة المشكلة بقرار وزير التعمير رقم ٣٦ لسنة ١٩٩٣ بشأن إعتماد الأحوزة العمرانية والمخططات الهيكلية مع الوضع فى الإعتبار إمكانياتها المالية والفنية . (١٣)

التخطيط العام :

تناولت المادة ٩ لائحة قانون التخطيط العمرانى المقصود بالتخطيط العمرانى الشامل للمدينة أو القرية بأنه رسم الخطوط العريضة التى توجه عملية التنمية العمرانية موضحة الإستعمالات الرئيسية للأراضى مع الحفاظ على النواحى الجمالية بهدف توفير بيئة صحية آمنه تؤدى وظيفتها على النحو الأكمل ، وأن التخطيط العام يقوم على أساس من الدراسة البيئية والاجتماعية والإقتصادية والعمرانية وان يكون عاما وشاملا على المدى الطويل ويراعى فيه وجهة النظر العسكرية ووضع المدينة بالنسبة للمحافظة والإقليم الواقعة به أو الأقاليم المحيطة ، وما تقضى به المخططات الإقليمية المعتمدة .

ونجد أن سياسة التخطيط العام كما وردت فى هذه الأحكام تتطلب توفير المعلومات الدقيقة والحديثة عن المدن الجارى تخطيطها وتتطلب كوادر فنية مدربة لإعداد وإدارة تنفيذ هذه المخططات وتتطلب إعتمادات مالية كافية لدفع أجور المكاتب الهندسية المتخصصة لوضع وإدارة تنفيذ هذه المخططات خاصة مع القصور فى الكوادر الفنية المحلية فى مجال التخطيط العمرانى ، كما تتطلب وعى عام مرتفع بأهمية التخطيط العمرانى سواء من قبل المسئولين أو الأهالى ، ونجد أن المجتمع المصرى قد لا يتفاعل مع أهمية هذه المخططات بالصورة المناسبة وخاصة بعدم وجود ما يلزم أو يحفز الوحدات المحلية بإعداد أو تنفيذ المخططات العامة . (١٥)

تنظيم استعمال الأراضى إلى أن يتم إعداد المخطط العام :

وضحت المادة ٥ فى قانون التخطيط العمرانى والمادة ٢٢ فى لائحته التنفيذية أن على الوحدات المحلية بالاشتراك مع هيئة التخطيط العمرانى تحديد أنواع إستعمالات الأراضى بالمدينة ووضع قواعد وإشتراطات مؤقتة تنظم العمران يصدر بها قرار من المحافظ المختص وذلك إلى أن يتم المخطط العام ، وهنا أيضا يقال أنه لا يوجد ما يلزم الوحدات المحلية أو المسئولين بها بالقيام بهذه الأحكام .

ومن الملاحظات على قانون التخطيط العمرانى أننا نجد أن موضوع التخطيط الإقليمى فى حاجة إلى مزيد من التوضيح ، فعلى سبيل المثال نصت المادة ٩ من قانون الإدارة المحلية

على أن تختص هيئات التخطيط الإقليمى بإقتراح المشروعات اللازمة للتنمية الإقتصادية والإجتماعية على مستوى الأقاليم ، ونصت المادة ٢ فى قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٩٣ لسنة ١٩٧٣ على أن للهيئة العامة للتخطيط العمرانى إستخدام أسلوب التخطيط الإقليمى بالإشتراك مع الأجهزة المعنية وذلك بهدف إعداد المخططات العمرانية الشاملة بكل إقليم والتنسيق بينها وبين الخطط الإقليمية ، ولم يظهر أى توضيح فى أى مواد أخرى لعملية التنسيق بين الهيئة العامة للتخطيط العمرانى وبين هيئات التخطيط الإقليمى ، كما أن الأقاليم الإقتصادية لا تعد وحدات إدارة محلية ، وبالتالى ليس لها جهاز تنفيذى وجهاز شعبى وخطط تنمية سنوية وخمسية وإعتمادات مالية منتظمة ، كذلك ليس هناك نصوص تشريعية توضح إجراءات إعداد وإعتماد المخططات الإقليمية . (١٥)

النتائج الخاصة بتطور تشريعات تنظيم المبانى والتخطيط العمرانى فى مصر منذ عام ١٩٤٠:

هناك العديد من العوامل التى أثرت سلبا على فعالية التشريعات الخاصة بتنظيم المبانى والتخطيط العمرانى فى مصر والصادرة فى الفترة من عام ١٩٤٠ وحتى أوائل التسعينيات من القرن العشرين ونعرض هنا لبعض هذه الملاحظات : (١٣)

- كشف التطبيق العملى للقانون رقم ١٩٤٠/٥٢ عن بعض أوجه القصور فى أحكامه عن مواجهة ما يلجأ إليه بعض المقسمين من تحايلات بقصد التخلص من إلتزاماتهم بشأن إنشاء المرافق ، ومن أهم أوجه القصور بهذا القانون التسهيلات التى قدمها للمقسمين حيث يسمح بالتصرف بالبيع فى قطع الأراضى قبل تزويدها بالمرافق.
- تشتت القوانين المنظمة للتخطيط العمرانى حتى صدور قانون التخطيط العمرانى عام ١٩٨٢ الذى ساعد على تجميع وتطوير هذه القوانين .
- عدم تحديد الأسعار .
- عدم إستقرار التشريعات المتعاقبة الخاصة بالتحكم فى مشروعات البناء والهدم .
- صدور ما يسمى بقانون التصالح مع المخالفين والتى تنص على وقف تنفيذ الأحكام الصادرة بشأن المخالفات .
- سرعة حركة البناء فى مصر منذ الخمسينيات مع زيادة الطلب على أراضى البناء مما أدى إلى قيام الكثير من ملاك الأراضى الزراعية بتقسيم أراضيهم وبيعها مع تهربهم من تنفيذ الإلتزامات التى فرضها قانون تقسيم الأراضى رقم ١٩٤٠/٥٢ ثم قانون التخطيط العمرانى الصادر بالقانون رقم ١٩٨٢/٣ ، وإزدادت حركة البناء سرعة فى السبعينيات مما أدى إلى صعوبة الحد من مخالفات المبانى وتقسيم الأراضى.

- عدم تحمس الحكومة لتنفيذ قرارات الإزالة لمخالفات المبانى لوجود أزمة فى مجال الإسكان، ولما تنطوى عليه هذه الإزالة من إهدار للثروة الوطنية فى مجال العقارات المبنية .

- عدم مبالاة المواطنين بالإلتزام بالتشريعات التى تحظر تزويد المبانى المخالفة بالمرافق العامة خاصة القانون رقم ١٩٥٤/٦٥٦ ، بل قاموا بتوصيل المرافق خلسة وكذلك قاموا بإشغال المبانى حتى من قبل التوصيل بالمرافق .

- الخلط فى المفهوم بين ما يتعلق بمصلحة الدولة ومصلحة المجتمع وتأثير ذلك على إصدار ما يسمى بقانون التصالح .

- تعدد التشريعات المنظمة للعمران فى مصر بسبب كثرة تعديلاتها مع عدم النص صراحة فى بعض الأحوال على إلغاء التشريعات السابقة والإكتفاء بالإلغاء الضمنى .

- تداخل المواد رقم ٣٧،٢٧ من قانون البيئة رقم ١٩٩٤/٤ مع قانون التخطيط العمرانى الصادر رقم ١٩٨٢/٣ فى موضوع تنظيم إستعمالات الأراضى داخل المدن والقرى .

- تداخل قرار وزير الزراعة رقم ١٩٩٠/١١ بشأن إجراءات الترخيص بالبناء فى الأراضى الزراعية مع قانون التخطيط العمرانى فى موضوع تحديد مراحل التعمير للمدن القائمة حيث قيد وزير الزراعة منح تراخيص البناء فى الأراضى الزراعية بحيث تكون متوافقة مع مراحل التعمير ، بينما قيد قانون التخطيط العمرانى منح الموافقات على مشروعات تقسيم الأراضى بحيث تكون متوافقة مع هذه المراحل .

- تداخل القانونين رقم ١٩٧٩/٤٣ بشأن الإدارة المحلية من خلال المادة ١١٠ مع قانون التخطيط العمرانى فى موضوع تحديد المناطق الصناعية بالرغم من أن تحديد هذه المناطق يعد من موضوعات التخطيط العمرانى ويشترك نفس القانون مع قانون التخطيط العمرانى فى موضوع آخر وهو تحديد الخطط الخمسية والسنوية للوحدات المحلية حيث يتناوله قانون الإدارة المحلية من وجهة النظر الإدارية ويتناوله قانون التخطيط العمرانى من مفهوم التخطيط الهيكلى والعام .

٣-٢-٣ الهيكل الإدارى والتنظيمى فى مصر :

يتكون الهيكل التنظيمى الرئيسى للدولة من رئيس الجمهورية ورئيس الوزراء ونوابه والوزراء ، ويتبع رئيس الجمهورية المجالس القومية المتخصصة ، كما ينبثق من مجلس الوزراء عدد من الهيئات والمجالس العليا مثل هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة والمجلس الأعلى للإدارة المحلية .

أما الأشكال التى يتكون منها الجهاز الإدارى للدولة فتشمل الوزارات والهيئات العامة والأقاليم الإقتصادية ووحدات الإدارة المحلية وهيئات القطاع العام وأجهزة البحث العلمى .

ويشتمل هيكل الإدارة المحلية فى مصر على ثلاثة تنظيمات أساسية هى :

١- المجلس الأعلى للإدارة المحلية :

ويختص برسم السياسة العامة لنظام الإدارة المحلية ، ويتولى مسئولية دعم النظام وتطويره واقتراح القوانين واللوائح والقرارات ذات التأثير على المجتمع المحلى ، ويشكل المجلس برئاسة رئيس مجلس الوزراء (أو من ينيبه) وعضوية كل من الوزير المختص بالإدارة المحلية والمحافظين ورؤساء المجالس الشعبية للمحافظات ويجتمع مرة على الأقل فى السنة بدعوة من رئيسه .

٢ – الأقاليم الإقتصادية :

طبقا لنص القانون ، تم تقسيم الجمهورية إلى سبعة أقاليم إقتصادية وينص القانون أن تشكل بكل من هذه الأقاليم لجنة عليا للتخطيط الإقليمى وهيئة للتخطيط الإقليمى .

٣ – الوحدات المحلية :

وتشمل المحافظة والمركز والمدينة والقرية والحى وتتولى الوحدات المحلية فى حدود السياسة العامة والخطة العامة للدولة إنشاء وإدارة جميع المرافق العامة الواقعة فى إدارتها ، كما تتولى كل من نطاق إختصاصها جميع الإختصاصات التى تتولاها الوزارات فيما عدا المرافق القومية أو ذات الطبيعة الخاصة التى يصدر بها قرار من رئيس الجمهورية ، وتباشر الوحدات المحلية إختصاصاتها عن طريق المجالس الشعبية المحلية المنتخبة والأجهزة التنفيذية والإدارية ممثلة فى رئيس الوحدة المحلية والمجلس التنفيذى والجهاز الإدارى بالوحدة المحلية .

ملاحظات على نظام الحكم المحلى فى ج.ع.م.:

١–التقسيم الإداري

لم توجد العناية الكافية منذ تطبيق نظام الحكم المحلى لدراسة حجم ونطاق أقاليم المدن والتى أصبحت فى معظم الحالات لا ترتبط بالوضع الإقتصادى والإجتماعى .

٢–تشكيل المجالس الشعبية واختصاصاتها ومستوياتها

نصت جميع القوانين بداية من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٦٠ على أساس التماثل فى التنظيم والتشكيل والاختصاصات والموارد المالية بين مختلف الوحدات المحلية المتناظرة بغض النظر عن ظروف كل منها (اجتماعيا – اقتصاديا –عمرانيا).

تعددت وحدات الحكم المحلى وكذلك مستوياتها .. وكلما زادت الوحـدات والمسـتويات كلمـا ضاق نطاق اختصاص الوحدات المحلية لتوزيع المرافق المحلية وبالتالى يزيد التعقيـد الإداري والبيروقراطى ويسبب ذلك بطء فى التنمية.

٣-القيادات المحلية والأفراد

يحتاج الحكم المحلى إلى قيادات فعالة قادرة على اتخاذ القرار لرفع مستوى الإدارة .

٤-الهيكل التنظيمى للمحليات

فى ضوء الأقاليم الاقتصادية الثمانية لابد وان تنظم الوزارات المركزية أجهزتها لتتـواءم مـع هذه الحقائق التى تخص التباين فى الظروف والعوامل المؤثرة فى كل وحدة محلية .

الإلزام التشريعى فى العلاقة التنظيمية بين أجهزة التخطيط وإدارة التنمية :

ينص قانون الإدارة المحلية على أن ينشأ بكل إقليم إقتصادى: (١٦)

١- لجنة عليا للتخطيط الإقليمى :

وتشكل اللجنة العليا برئاسة محافظ عاصمة الإقليم وعضوية كل من : محـافظي المحافظـات المكونة للإقليم و رؤساء المجالس الشعبية بهذه المحافظات ،رئيس هيئـة التخطيـط الإقليمـى كأمينا عاما وممثلو الوزارات المختلفة .

و لجنة للتخطيط الإقليمى بكل إقليم إقتصادى تجتمع مرة على الأقل كل عام وتمـارس إختصاصاتها بين خطط المحافظات وإقرار الأولويات التى تقترحها هيئة التخطيط الإقليمـى ، ومراجعة التقارير الدورية لمتابعة تنفيذ الخطة والتعديلات التى تقترحها هيئة التخطيط الإقليمـى .ومن اختصاصات هذه اللجنة التنسيق بين خطط المحافظات وإقرار الأولويات التـى تقترحـها هيئة التخطيط الإقليمى والتى تتخذ أساسا لوضع بدائل تنمية الإقليم مع متابعة تنفيذ الخطة .

٢-هيئة التخطيط الإقليمى :

ويصدر بتنظيمها وتحديد العلاقة بينها وبين إدارات التخطيط والمتابعـة بالمحافظـات قرار من وزير التخطيط بالاتفاق مع محافظ الإقليم ومن إختصاصاتها القيام بـإعداد الأجـهزة الفنية اللازمة للقيام بالدراسات والبحوث وأعمال التخطيط على المستوى الإقليمى وهـى التـى تضطلع بإعداد مخططات التنمية إقليمية بدءا من الدراسات التى تتناول إمكانـات والمحـددات وانتهاء ببدائل التنمية الإقليمية المستقبلية ولكن فى واقع الأمر أن هيئة التخطيط الإقليمـى قـد

أقتصر دورها على الخطط القصيرة المدى وليس على دراسة إمكانيات وموارد الإقليم لاستخدامها الأمثل فى إطار مخطط مستقبلي للتنمية إقليمية على المدى الطويل .

ويرجع عدم اضطلاع هيئات التخطيط الإقليمى بدورها إلى :

١- إن المخططات المطروحة كانت طموحة إلى حد كبير فى ضوء ما هو متاح أو سوف يتاح من موارد مالية خلال الفترة التخطيطية .

٢- إن نظم وقواعد إدارة التنمية الإقليمية تكاد تكون غائبة تماما فى هيئات التخطيط الإقليمى .

٣- إن المسألة كما يبدو ليست وجود مخطط للتنمية الإقليمية بقدر ما هى وجود الهيكل التنظيمى القادر على إدارة عملية التنمية وسوف يظل هذا العنصر العقبة الأساسية لتحقيق المواجهة الجادة للمشاكل والتحديات التى تواجه أى إقليم .

٤- عدم اعتبار المخططات الإقليمية وثائق أساسية وإطار شامل لتوجيه عمليات التنمية بأبعادها المختلفة وذلك بسبب صياغة الوضعية القانونية والتنظيمية وهيكل الصلاحيات الخاص بأجهزة التخطيط الإقليمى والعمراني على المستويات المركزية والمحلية والإقليمية وذلك من خلال نظرة تكاملية لقانون الإدارة المحلية وقانون التخطيط العمرانى.

٣-لجنة التخطيط العمرانى :

نص قانون التخطيط العمرانى رقم ٣ لسنة ١٩٨٢ فى المادة رقم ١ بأن ينشأ بكل محافظة لجنة للتخطيط العمرانى تختص بإعداد مشروعات التخطيط العام للمدن والقرى فى إطار التخطيط الإقليمى والاشتراك مع الهيئة فى حصر المشروعات العامة الواردة فى التخطيط العام وترتيبها حسب أهميتها ومراحل تنفيذها وذلك بعد تحضير مشروع التخطيط العام واعتماده .

٤- الإدارة للتخطيط والمتابعة :

العامة نصت المادة ٦٤ من اللائحة التنفيذية لقانون الإدارة المحلية ٤٣ لسنة ١٩٧٩ بإنشاء إدارة للتخطيط والمتابعة تختص بإبلاغ توجيهات السياسات العامة للدولة والخطوط الرئيسية لخطط التنمية إلى الوحدات المحلية والاشتراك مع هيئة التخطيط الإقليمى والوزارات المختصة بدراسة مشروعات الخطط المقدمة من الوحدات المحلية أطر التنسيق والتكامل بين

القطاعات ثم الإشراف على تنفيذ الخطط المحلية ومعاونة الوحدات المختلفة فى إيجاد حلـــول لمشاكلها .

إعداد الخطة العامة للدولة ومتابعة تنفيذها :

- حدد القانون رقم ٧٠ لسنة ١٩٧٣ (المواد٩،١٠،١١،١٢) إجراءات وضع الخطـــة الإقتصادية للدولة بحيث تتولى وزارة التخطيط مشروع الإطار العام لخطة التنميـــة الطويلـــة والمتوسطة الأجل وحتى يتم إقرارها.
- ترسل الوزارات والأجهزة المركزية والوحدات الإقليمية مشروعات خططها لكـــل قطاع فى ضوء الإطار العام لخطة الدولة .
- تدرج وزارة التخطيط الخطط المقترحة بعد التثبت من صلاحيتها للتنفيذ ، ثم تعرض وزارة التخطيط مشروع خطة الدولة لإقراره .
- إعداد خطة التنمية المكانية (البعد الإقليمى):

حدد القرار الجمهوري رقم ١٠٩٣ لسنة ١٩٧٣ بشأن الهيئـــة العامـــة للتخطيـــط العمرانـــى مسئوليتها فى إستخدام أسلوب التخطيط الإقليمى بهدف إعداد المخططات العمرانية الشاملة لكل إقليم وذلك بالتنسيق مع خطة الدولة .[١٦]

العلاقة التنظيمية (الرأسية والأفقية) بين الأجهزة القائمة على تخطيط وإدارة التنمية :

١- على المستوى المركزي: بين وزارة التخطيط وهيئة التخطيط العمرانى لا توجـــد علاقـــة تذكر وتنحصر فى تحديد المخصصات المالية لأعمال الهيئة وإعتماد الخطة الحالية .

٢- على المستوى الإقليمى : بين هيئة التخطيط العمرانى والمشروعات الإقليمية للتخطيط (وقد أعطى د.طاهر الصادق المثال فى ورقة العمل المقدمة فى ندوة تنظيم العمران ١٩٩٨ للإقليـــم الثالث) [١٦] فلا يوجد نص تشريعي يوضح العلاقة بينهما .

٣- على مستوى المحافظات : كل من الإدارة العامة للتخطيـــط والمتابعـــة والإدارة العامـــة للتخطيط العمرانى نجد أن الإدارتان تشتركان فى إعداد وتنفيذ ومتابعة خطط المحافظة .

وبالنسبة للإدارة العامة للتخطيط العمرانى والمجلس الشعبي المحلى فتعرض الإدارة مشروعات مخططات التنمية للمحافظة على المجلس الشعبي لإقرارها من خلال لجنة استماع الرأي العام ، أما مديريات الوزارات والإدارة العامة للتخطيط فلا يوجد نص تشريعي يوضح العلاقة بينهما .

وبالنسبة للتفاعل الرأسي بين الأجهزة فتحدد على أساس تبعيتهما للأجهزة المركزية بصـــرف النظر عن اختصاصات هذه الأجهزة ، ويمكن القول بأنه هناك خطان أساسيان للعلاقـــة بيـــن الأجهزة القائمة على تخطيط وإدارة التنمية :

الأول : يضم الأجهزة المختصة بالبعد الاقتصادي للتنمية .
الثاني : يضم الأجهزة المختصة بالبعد المكاني للتنمية .
مما يؤدى إلى الانفصال التام بين خطط التنمية الإقتصادية وخطط التنمية المكانية (الإقليمية) .

التشريعات والقوانين ومشكلاتها :

تتسم معظم التشريعات المنظمة لأوضاع الإدارة بصفة عامة بتخلفها عن مواكبة الظروف الواقعية التى تعيشها البلاد الآن ولعل أهم المشكلات التى تواجه الهيكل التشريعى فى مصر تتلخص فى :

- غياب الإستراتيجية التى تحكم التشريعات المتعلقة بإدارة التنمية والدليل على ذلك قانون التخطيط العمرانى وقانون الزراعة والأزمة التى نشأت بينهما فيما يتعلق بالحيز العمرانى.
- التعديل الجزئي والمستمر للقوانين حيث نجد أن أسلوب مواجهة الصعوبات التنفيذية هو اللجوء إلى التعديل حيث يفتقد القانون الاتساق والتكامل .
- غياب التكامل فى القانون الواحد كنتيجة لعدم وجود الدراسة الموضوعية الكاملة للواقع .
- تأخر صدور اللوائح التنفيذية لإرشاد وتوجيه الجهات القائمة على تنفيذ القوانين .

٣-٢-٤ مشكلات الإدارة والسياسة العامة للتنمية بالأقاليم :

سوف تمثل الإدارة بشكلها الحالى نقطة الضعف الأساسية فى أى مشروع مستقبلى للتنمية الشاملة للإقليم ، فنجد أن القرار السياسى رغم قيام المجالس الشعبية كان وما زال يؤخذ خارج نطاق تلك المؤسسات وبدون مشاركة إيجابية منها فى كثير من الأحيان ، هذا فضلا عن الخلل القائم فى الإطار التشريعى المنظم لأوضاع الإدارة وعدم تلاؤم هذا الإطار مع التغيرات التى تشهدها البلاد وطبيعة الأهداف المستقبلية المطلوب تحقيقها .

وهناك عدد من المشاكل التنظيمية والتشريعية مثل :

- قصور الهيكل التنظيمى لإدارة التنمية الإقليمية من حيث قدرته بتشكيله الحالى على ممارسة الإختصاصات المخوله له وفقا لما تنص عليه القوانين .
- غياب التنسيق والتكامل بين المؤسسات المسئولة عن البعد المكانى للتنمية وتلك المسئولة عن البعد الإقتصادى والإجتماعى .

- تكرار الإختصاصات بين الأجهزه المحلية وما يترتب على ذلك من إرتفاع نفقات الأداء وتعويق الإجراءات .
- مركزية إتخاذ القرار رغم محاولة الدولة دعم الإدارة المحلية .
- عدم وضوح العلاقات التنظيمية بين وحدات الإدارة على المستوى المحلى والوزارات المركزية .
- عدم ملاءمة معظم التشريعات المنظمة لإدارة التنمية على الصعيدين الإقليمى والمحلى وإنفصالها عن الظروف الفعلية التى تعيشها البلاد مما يؤثر على مخرجات عمليات التنمية الإقليمية والمحلية .

٣-٣ التجارب العالمية فى مجال التحكم فى النمو العمرانى :

مقدمة :

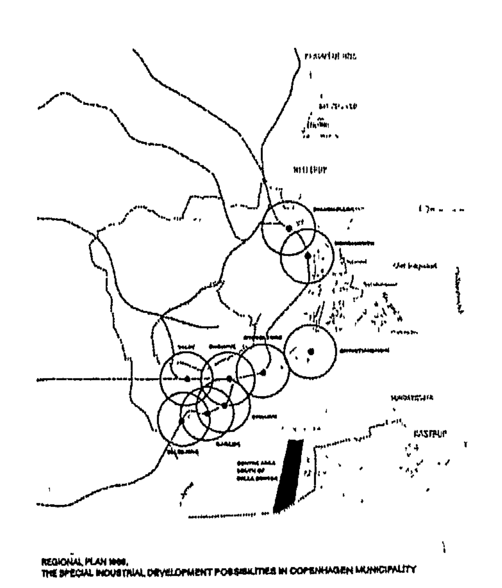
فى هذا الجزء تعرض الدراسة مثالين من المدن فى دول أجنبية فى مجال التحكم فى العمران أحدهما من دولة متقدمة وهى الدانمارك وتعرض فيها مثال واضح على نجاح المخطط فى التحكم فى العمران وهى مدينة كوبنهاجن التى بدئ فى تخطيطها عام ١٩٤٨ واستمر تنفيذ مراحل المخطط بنجاح حتى عام ١٩٩٨ أى على مدار ٥٠ عاما مع التعديل الدورى للمخطط بما يتناسب مع تغيرات وتطورات العصر . أما المثال الثانى فهو لمدينة نيوبرازيليا من البرازيل وهى دولة من دول العالم النامى الذى مازال يعانى المشكلات الإقتصادية والإجتماعية والتى تنعكس على عمرانه فتؤدى بالضرورة إلى مشكلات عمرانية ، فقد أنشئت مدينة نيوبرازيليا كعاصمة جديدة بدلا من مدينة ريوديجينيرو التى اختنقت وعانت الكثير من المشكلات ، وكان الهدف الأساسى من إنشاء مدينة نيوبرازيليا هو أن تكون مثالية التخطيط ولكن مع وجود عدة عوامل سياسية واجتماعية وإدارية بدأ المخطط فى الفشل وامتدت المدينة فى إتجاهات غير مرغوبة وفشل المخططون فى التحكم فى العمران فنعرض فى هذا الجزء أسباب نجاح النموذج الأول وفشل النموذج الثانى وأسباب النجاح والفشل والدروس المستفادة من كل هذين المثالين .

٣-٣-١ مثال لمدينه من الدول المتقدمة فى مجال التحكم فى العمران المخطط الإقليمى لمدينة كوبنهاجن :

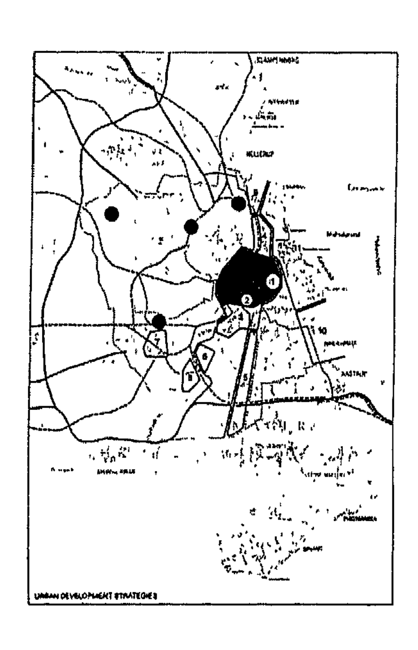
أ - النمط الإقليمى الأوروبى وسياسة فتح الحدود :

حدثت تحولات جوهرية فى أوروبا فى القرن الماضى ، فإن التطور السياسى فى كل من شرق أوروبا وغربها قد أنشأ فرص جديدة تماما بالنسبة للتعاون بين الدول الأوروبية إقتصاديا وثقافيا ، وقد ظهر ذلك فى التنافس الدولى بين العواصم الأوروبيه إقتصاديا وثقافيا وقد ظهر ذلك فى التنافس الدولى بين العواصم الأوروبية إقتصاديا مما يترجم إلى منافسة إقليمية تؤثر فى تكوين الأقاليم العمرانية .

وتساهم الدانمارك بدور هام فى هذا التنافس ولكن بإقليم عاصمى واحد Metropolitan وهو إقليم كوبنهاجن وتعداده ١.٧ مليون نسمة وهو الإقليم الأكبر فى الدانمارك ، ولكن عند مقارنته بأقاليم أوروبا الأخرى مثل إقليم باريس مثلا وتعداده بين ٨-١٠ مليون نسمة نجد أن إقليم كوبنهاجن يعتبر إقليم صغير .



المخطط الإقليمى ١٩٨٩ (التنمية الصناعية) (١٧)



إستراتيجية التنمية العمرانية(١٧)

عوامل الجذب فى الأقاليم العاصمية :

فى دراسة فرنسية عام ١٩٨٩ عن الأقاليم الكبرى فى دول الوحدة الأوروبيةLes Villes Europeans أطلقوا إسم العوامل الجاذبة إلى المدينة على قابلية المدينة للدخول فى

المنافسة مع المدن الأخرى بالنسبة لجذب رؤوس الأموال الإستثمارية ، ويعود ذلك ليس فقط للنمو المستمر لهذه المدن ولكن أيضا لضمانات تتعلق بنوعية العمران بها . (١٧)

وبالطبع فإننا نجد أن عدد السكان يعتبر مؤشرا لنمو المدينة لأنه كلما زاد حجم المدينة كلما زادت إمكانيات الإبتكار بها وكلما جذبت رؤوس الأموال للشركات العالمية ومراكز البحوث والجامعات وتسهيلات التصدير عبر المطارات والموانى ، ومدينة كوبنهاجن هى مدينة جاذبة بصفة خاصة كمركز للإتصالات الدولية ومركز ثقل حضارى وعلمى وثقافى ومركز بحثى هام .

ويعتبر مطار كوبنهاجن من أكبر المطارات الدولية فى أوروبا ، مما يعطى إمكانية تسهيل عقد المؤتمرات وإقامة المعارض الدولية فى أوروبا فى مراكز قريبة من المطار ، وهذا يؤكد دور المطارات فى تنشيط الثقافة الدولية ، ويعتبر ميناء كوبنهاجن ميناء إقليمى هام كنقطة من نقاط تلاقى خطوط الملاحة الدولية .

أما عن خطوط السكك الحديدية فمن أكثر ما إهتمت به دول الوحدة الأوروبية هو الإهتمام بالنقل وتوفير خطوط المواصلات الجيدة حتى تشجع حركة التجارة بين هذه الدول ، وبالتالى فقد بدأت الدانمارك فى إنشاء محطات رئيسية للقطارات تستقبل بها الخطوط الدولية وذلك مع التنسيق بين طرق العربات وخطوط السكك الحديدية حتى يمكن لدول أوروبا الوصول إلى خطوط نقل ذات كفاءة عالية .

التطور الصناعى فى الدانمارك :

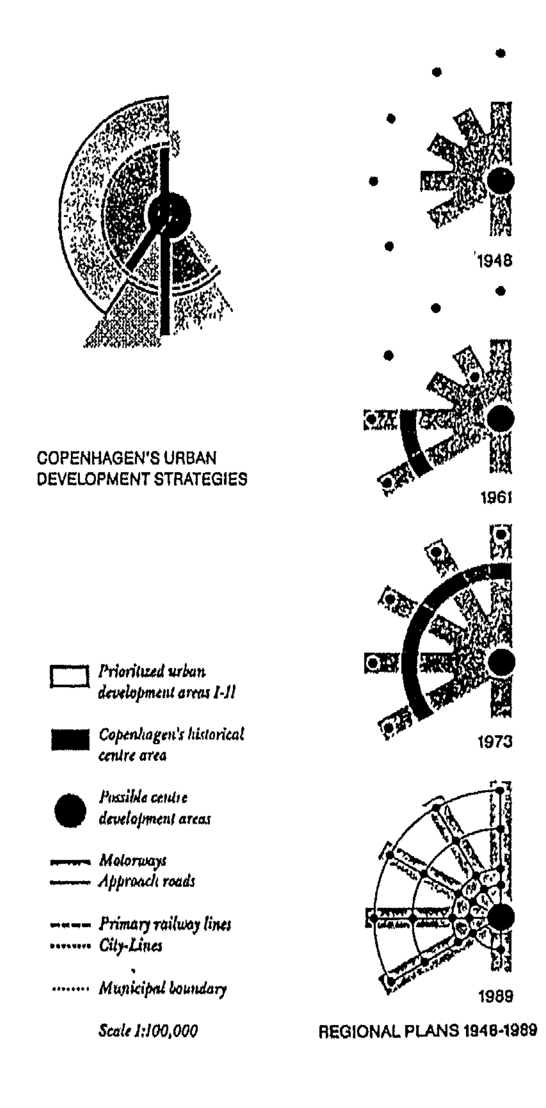
يعكس التطور الصناعى فى الدانمارك فى الثمانينات إتجاه شديد نحو التصنيع ، ولكن هناك تفاوت واضح بين الأقاليم وبعضها ، فنجد أنه فى الإقليم العاصمى كوبنهاجن تكون العمالة الصناعية حوالى ضعف نسبة العمالة فى كل أجزاء الدولة ، وذلك نتيجة لتركز التكنولوجيا ووسائل النقل ورؤوس الأموال مما يترتب عليه إستحداث فرص عمالة جديدة ، وبالتالى يسهم فى نمو الشركات القائمة وكذلك إستحداث شركات وصناعات جديدة فى الإقليم .

ونجد أن هناك علاقة بين مستوى التكنولوجيا الصناعية ومدى تنافسها دوليا والنمط الإجتماعى والعمرانى الذى يمد الأقاليم بالأطر الخاصة بالإنتاج ، وطبقا للتعريف الخاص بالأقاليم العاصمية فى أوروبا أن هذه الأقاليم يمكن تمييزها حيث يتركز المعرفة والفن والإبداع والإتصالات وتحظى بالأولوية ويتم إنفاق ميزانيات كبيرة على الأبحاث العلمية والثقافية ووسائل المواصلات والإتصالات الإلكترونية على أعلى المستويات .

ب-تخطيط العاصمة على مدار ٥٠ عاما :

إقليم العاصمة كوبنهاجن له وضع خاص بالنسبة للنمط العمرانى للدانمارك من حيث الحجم والتكوين الوظيفى ، ولذلك نجد أن التخطيط لهذا الإقليم من الأهمية حتى يمكن التركيز على الهدف وهو تقوية فرصة العاصمة لتمثل الدانمارك دوليا وتنشر الفائدة فى أنحاء البلاد .

ويضم الإقليم العاصمى فى الدانمارك Metropolitan Region عدة مقاطعات وهى كوبنهاجن Copenhagen وفريدريكسبورج Frediksborg وروسكيلد Roskilde ، وهذه المساحة تضم حوالى ١.٧ مليون نسمة ونجد أن هذا الإقليم يتميز بتدرج طبيعى من الناحية العمرانية ، وهذا النمط الخاص جاء نتيجة

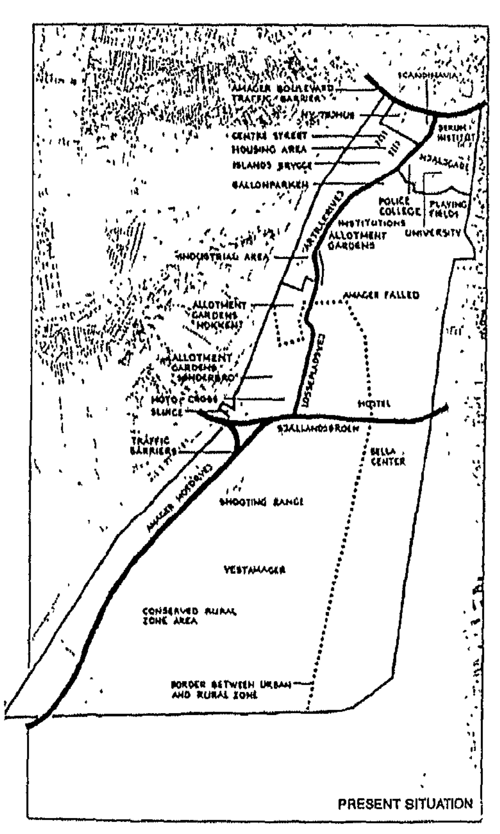


فكرة المخطط العام وإستراتيجية التنمية العمرانية منذ عام ١٩٤٨ وحتى عام ١٩٨٩ (١٧)

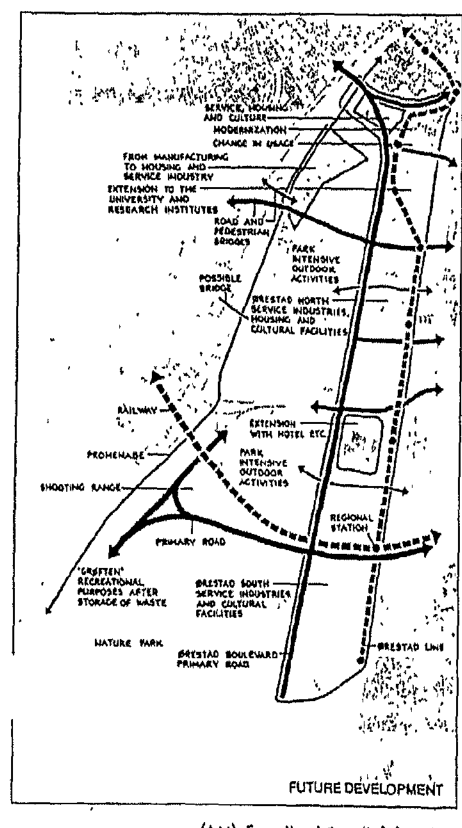
لحوالى ٥٠ عاما من التخطيط الإقليمى المتواصل .

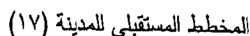
وقد بدئ فى هذا التخطيط منذ عام ١٩٤٨ حيث أوصى المخطط أن مدينة كوبنـــهاجن لابد أن تتطور كمجموعة مجتمعات صغيرة مستقلة متصلة بمركز المدينة بواسطة شبكة مـــن الطرق والسكك الحديدية التى تخرج كأقطار مشعة من المركز ، وأن يكون النمـــو العمرانـــى دائما مركز فى تلك الأصابع التى تخرج من قلب المدينة Urban Fingers وأن يمثل قلـــب المدينة قلب اليد The Palm of The Hand .

وفى المخطط التالى عام ١٩٦١ وجد زيادة كبيرة فى إستعمالات الأراضى مما جعـــل المخطط يقترح الامتداد فى اتجاهين معينين من الإتجاهات الخارجة من المدينة ، وفـــى سـنة ١٩٧٣ أوصى المخطط بالإمتداد فى إتجاه كل الأصابع الخارجه
من قلب المدينة حتى يتحقق التوازن بين شمال وجنوب الإقليم مع إتصال هذه الإمتدادات عـــن طريق محور عرضى Transport Corridor يقطع هذه الإمتدادات فى نقط حتى يخفـــف الضغط عن مدينة كوبنهاجن .



المخطط الحالى للمدينة (١٧)





المخطط المستقبلى للمدينة (١٧)

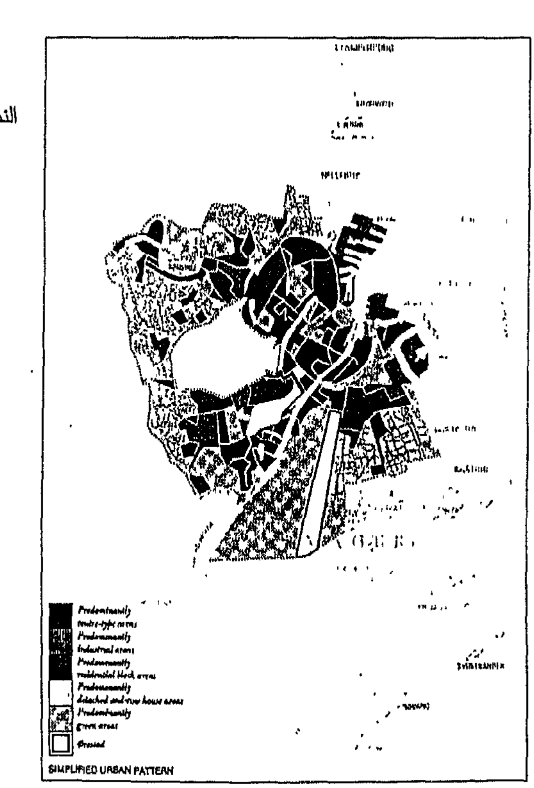
وفى مخطط عام ١٩٨٩ إقترح المخطط أن يكون مركز المدينة للأنشطة التى تتطلب المركزية ، أما بالنسبة لباقى الأنشطة فقد أوصى بتوزيعها على باقى المحاور مع ربطها بعدة خطوط للمواصلات ، وكذلك بشبكة من المواصلات العامة مع تركيز مناطق العمل حول محطات الركوب .

وعند البدء فى عمل مخطط عام ١٩٩٣ اتخذت الحكومة قرارا بجعل أساس هذا المخطط هو المخططات السابقة حتى تعكس أهداف التنمية المتناسقة فى كل المناطق المحيطة بالمدينة وكذلك بالإقليم العاصمى ككل .

ج- محاور المخطط العام:

١- المناطق المجاورة لمحطات المواصلات العامة : من أهم أهداف هذا المخطط هو الإبتعاد عن المدينة بحركة المواصلات العامة والمرور العابر ، لذلك تم التخطيط الجيد لشبكة المواصلات العامة ومنطقة ما حول المطار حتى تتركز الأنشطة الإقتصادية وأماكن العمل حول هذه المناطق وكذلك جعل أماكن المؤتمرات والمعارض فى منطقة ما حول المطار ، مع مراعاة أن يكون السكن دائما بالقرب من أماكن العمل حتى تقل الكثافة المرورية .

النمط العمرانى للمدينة (١٧)



٢- **منطقة المدينة التى حول البحر :** سبب التطور فى وسائل المواصلات أن أصبحت الحركة المرورية ليست مركزية ولكنها تدور حول المدينة ، وبذلك أعطت الفرصة لمنطقة ما حول الميناء حتى يتغير بها الإستعمال ويصبح التركيز بها على الإستعمال لأغراض الترفيه بصورة أكبر إلى جانب الإستعمالات الخاصة بالميناء .

٣- **المدينة الخضراء :** تتمتع كوبنهاجن بتوازن متناسق بين المناطق العمرانية والمناطق الطبيعية والخضراء ، ولذلك لابد من أن تظل كوبنهاجن الخضراء هدف واضح عند تخطيط المدينة .

٤- **البعد الثالث للمدينة :** تركز الإهتمام على وجود مبانى عالية فى خط السماء للمدينة وخاصة بعد نجاح وجود برج للمدينة فى المركز ، ولكن وجد المخطط أن وجود هذه المبانى (ناطحات السحاب) سوف يغير تماما من نمط المدينة Townscape مما جعله يوصى بأن يظل نمط المبانى كما هو مخطط من قبل أى أن يكون مركز المدينة عبارة عن إرتفاعات ٤-٥ أدوار وفى الضواحى منازل منخفضة الإرتفاعات .

النمط العمرانى لإقليم العاصمة :

فى تخطيط عام ١٩٨٩ تضمن النمط العمرانى وهيكل خطوط الحركة والمركز وكذلك المخطط الإرشادى الإقليمى لأصابع النمو ، وكذلك المناطق العمرانية الصغيرة الممتدة حول هذه الأصابع ، وقد كانت قلب اليد The Palm of The Hand هى التى تمثل المنطقة المبنية داخل حلقات الطرق المختلفة ، أما الأصابع فتمثل المناطق العمرانية حول خطوط السكك الحديدية المشعة من المدينة والتى تتقاطع مع الشوارع الحلقية ، وقد أكد المخطط الجديد على هذا النمط العمرانى وعلى أن مركز المدينة يتم فيه عمليات التجديد Urban Renewal أما أصابع الإمتداد فهى التى يتركز فيها النمو العمرانى Urban Growth .

أما منطقة قلب اليد أو قلب المدينة فيتكون من الأجزاء التى تشكل المركز وكل جزء له خصائصه تبعا للوظيفة التى يؤديها ، ويتأثر النمط العمرانى لقلب المدينة بالتطور التاريخى للمدينة ، وبصفة عامة فإن المدينة منقسمة إلى :

١- منطقة المركز .

٢- المنطقة الملاصقة للمركز بمبانيها ذات الخمس طوابق .

٣- المنطقة الخارجية وبها المنازل ذات الحدائق.

ولابد أن يستمر تحديث التخطيط على مر السنين مــع الإتصــال الدائــم بالســلطات المركزية ، وذلك لوضع إستراتيجيات النمو العمرانى مع التركيز على المناطق القريبــة مــن المواصلات الرئيسية حتى يتم تركيز كل المعاملات التجارية ومناطق العمل بها .

ونجد أنه منذ بدأ التخطيط لمدينة كوبنهاجن فى عام ١٩٤٨ والنظرة التخطيطية كــانت تتسم بالشمول وبعد النظر وتضع فى إعتبارها الإمتدادت المستقبلية وزيادة كثافة إســتعمالات الأراضى ، وقد وضعت خطة زمنية معينة لتحديث المخطط كل فترة زمنية وذلك لإعادة النظر فى المتغيرات الإقتصادية والسكانية والتغيرات فى نمط إستخدامات الأراضى وإعــادة تقييــم المخطط على أساس الظروف المستحدثة ، وقد وضع المخطط فى إعتباره أيضــا إرتفاعــات المبانى وإستخداماتها وطرق المواصلات ومحطات المواصلات العامة .(١٧)

٣-٣-٢ مثال لمدينة من الدول النامية فى مجال التحكم فى النمو العمرانى : المخطط الإقليمى لمدينة برازيليا :

أ - نظرة تاريخية :

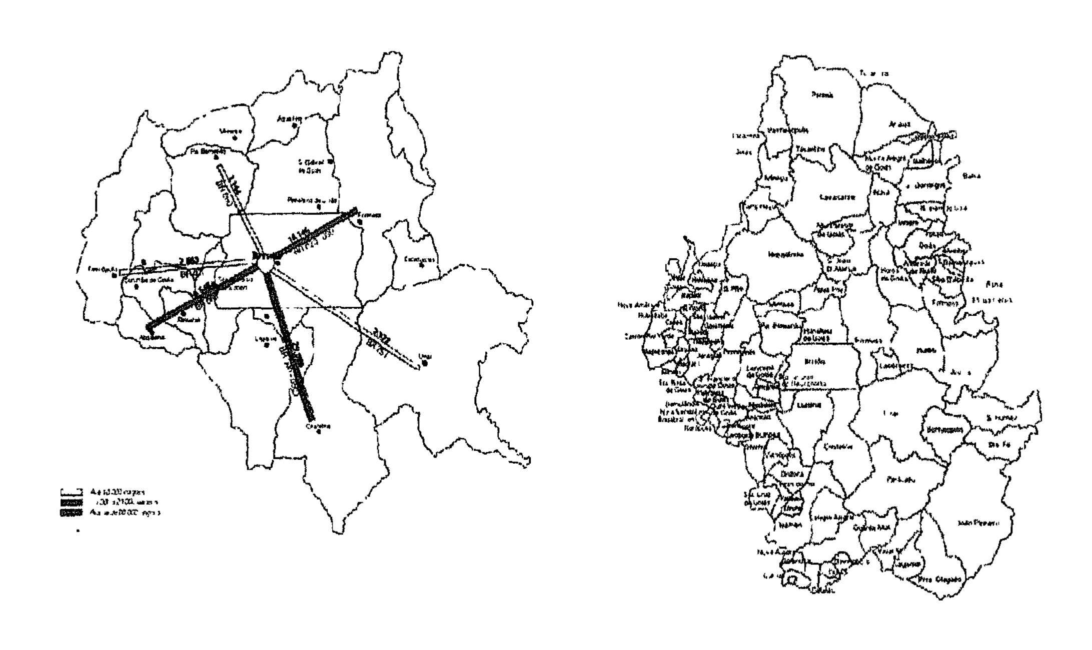
خلال النصف الثانى من القرن التاسع عشر كان هناك إتجاهات جديــدة فــى مجــال تخطيط المدن قد بدأت فى الظهور مع ظهور التصنيع فى غرب أوروبا . ومن هذه المبــادئ أنه لابد من وجود إسكان كافى للأيدى العاملة مــع الإهتمــام بالكفــاءة فــى تنسـيق البيئــة المعيشية.(١٨)

وبعد ذلك فى خلال النصف الأول من القرن العشرين ، من خــلال مؤسســات مثــل هيئات العمارة والتخطيط الدولية قد وجد أربع أسس لقياس كفاءة المدن وهما : الحياة والعمــل والترفيه والإتصالات Living, Working , Recreation and Communication وقــد بدأ لوكوربوزييه Le Corboisier فى وضع الخطوط العريضة لنظريات تكوين المدن وهــو الذى سبب إنتشار هذه النظريات دوليا .

وبالرغم من مشاكل تدهور الحياة المدنية والتى كان مهتما بها ، فقد إهتم بصفة خاصة بالحلول المعمارية والتخطيطية ، وقد إعتبر أن التخطيط العمرانى هو علم وفن معا ، وكان من الضرورى خلال عمله أن يبدأ بطريقة التخطيط من أعلى إلى أســـفل Top - Bottom Plan وبهذه الطريقة يستطيع متخذى القرار أن يتحكموا فى العملية التخطيطيــة Planning Process ، وهذا الإطار هو الذى يسير علي أساسه التخطيط ليس فقط فى البــلاد المتقدمــة

ولكن أيضا فى معظم مدن العالم الثالث مثل شانديجار وبرازيليا بصفتهم مدن قد سبق تخطيطها بصفة شاملة قبل إنشائهما وذلك فى الخمسينيات من هذا القرن .

فبعد تدهور عاصمة البرازيل تماما بدئ التفكير فى إقامة عاصمة جديدة لتفى باحتياجات البرازيل للتقدم والتطور وذلك مع التطور الصناعى وتطور العلاقات الإقليمية ، وقد لاقت فكرة نقل العاصمة الترحيب من كل فئات البرازيل سواء السياسيين أو العسكريين أو الأفراد فى عام ١٩٥٥ وذلك لنقل العاصمة من ريودى جينيرو إلى مكان آخر فى وسط الإقليم الغربى وذلك وفق مخططات محكمة ومدروسة جينيرو إلى مكان آخر فى وسط الإقليم الغربى وذلك وفق مخططات محكمة ومدروسة.



موقع مدينة برازيليا بالنسبة للأقاليم المحيطة بها (١٧) العلاقات الإقليمية لمدينة برازيليا (١٧)

ومهما كانت محاولات المخططين لأن يكونوا مثاليين سواء من الناحية الإقتصادية أو العمرانية لوضع أسس هذا المخطط فإن الحقيقة هى أن تحقيق هذا فى مدن العالم الثالث هو إلى حد كبير بعيد المنال لما يتميز به المجتمع من عدم التوازن . ففى الواقع التخطيط قد أعطى الأولوية لزيادة الإنتاجية وتحقيق التنمية وتجميع النشاط العاصمى ، ولكن أهمل المخطط الإختلافات الشديدة فى المستوى الإقتصادى بين الفئات الإجتماعية ، وكذلك المشاكل الكبيرة فى توزيع الثروة .

وقد أقترح إجراء مسابقة لاختيار أحسن إقتراح لتخطيط المدينة وتقدم حوالى ٢٦ مشروع ، وقد تميزت هذه المشاريع بتأثرها الشديد بأسلوب لوكوربوازييه فى تخطيط المدن والذى أثر تأثيرا كبيرا فى ذلك الوقت ، وكل المشروعات قد وضعت أهداف نظرية من حيث إستعمالات الأراضى واشتراطات البناء ، وإهتمت جدا بالناحية البصرية وتشكيل المدينة City Form وأيضا وضعت إقتراحات لنمو وتطور المدينة.

ومن أجل تسكين العاملين على تنفيذ المخطط سواء العمال أو الموظفين أو الفنيين ومنفذى المرافق، أنشئ نمط من الإسكان فى الموقع بواسطة هيئات حكومية لإستيفاء حاجة هؤلاء العاملين من السكن ، وإستغرق إنشاء المدينة ثلاث سنوات من خلال عمل متواصل ومكثف ، وبدأت المدينة تقوم بمهامها فى أبريل ١٩٦٠ ، وقد ضربت رقم قياسى سواء فى زمن إنشائها أو فى نمط تطورها.

وهذه التجربه من حيث إنشاء عاصمة جديدة وتطبيق نظريات التخطيط على المدينة قد كانت بالفعل علامة مميزه فى تاريخ تخطيط المدن والتطور العمرانى ، وكانت هناك عوامل أخرى تجعل مدينة برازيليا ذات حالة منفردة وهو أن الحكومة تمتلك ٦٠ % من الأرض مما يضمن لها السيطرة على إستعمالات الأراضى وذلك لتلافى أى نمط من وضع اليد والتقسيمات غير المعتمدة ، وكان لذلك أكبر الأثر فى تطور المدينة . وقد لعبت الحكومة دورا هاما فى سوق العمالة فيها وكذلك تم إنتخاب حاكم المدينة عن طريق رئيس البرازيل .

وعلى المستوى القومى فإن مدينة برازيليا بدون شك هى من أكثر الأمثلة تعبيرا عن التصميم العمرانى الذى روعى فيه الأسس والمبادئ النظرية .

برازيليا كخطوة أولى للتنمية الإقليمية :

من خلال العديد من المناقشات التى ساندت نقل العاصمة كان من أهم النقاط أن عملية نقل العاصمة سوف تفيد فى التنمية على المستوى الإقليمى وتخلق إمكانيات للتنمية للمحليات المحيطة بالمدينة الجديدة وذلك كنتيجة لشبكة الإتصالات سواء الجوية أو البرية (طرق - سكك حديدية) والتى تربط المدينة بالأقاليم المحيطة وتسهل كل من حركة البضائع والأشخاص ، وكذلك نتيجة لزيادة الإنتاجية فى الأراضى الزراعية فى الإقليم الغربى المتوسط ، وكان للكثير إنطباع أن المدينة قد حققت الغرض من التنمية الإقليمية ، ولكن فى الواقع فإن العكس هو الصحيح حيث أن غالبية المدن الواقعة حول مدينة برازيليا أو فى نطاق تأثيرها الإقتصادى قد واجهت مشاكل حقيقية ، فقد قلت معدلات النمو العمرانى فى المدن الصغيرة وذلك بسبب

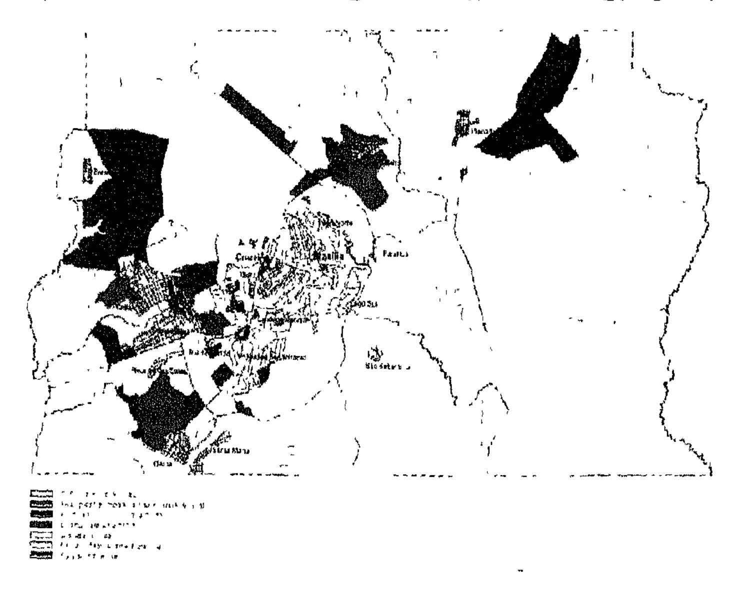
المحددات الكثيرة للمباني والإسكان في المدينة فقد أصبحت المدن القريبة منها عبارة عن سكن لأصحاب الدخل المنخفض الذين لا يستطيعون إيجاد سكن في العاصمة ، وبذلك زاد تعداد السكان في هذه المدن زيادة كبيرة وصلت في بعض الأحيان إلى ٦٠٠% في خلال ١٠ سنوات فقط ، ومن ناحية أخرى لم تستطع هذه المدن أن تمد هذه الأعداد المتزايدة من السكان بالمرافق الضرورية وبالبنية الأساسية والوظائف ، ولذلك فشلت هذه المدن في تحقيق النمو المطلوب أو المستهدف ، وكذلك لم تستطع وقف تيارات الهجرة الشديدة للذين جذبتهم العاصمة وخدماتها والفرص المتاحة فيها .

برازيليا كمدينة عاصمية من ١/٢ مليون ساكن (المستهدف) :

تبعا للتصميم الأصلي الذي وضعه المصمم كوستا Costa كان من المتوقع أن يصل تعداد المدينة إلى ٥٠٠،٠٠٠ نسمة في خلال ٢٥ عاما ، ولكن ديناميكية التطور قد تسببت في وضع مختلف تماما ، فقد وصل تعداد المدينة إلى ١،٥٧٩،٠٠٠ نسمة في عام ١٩٨٥ أي بعد ٢٥ عاما منذ بدء إنشاء المدينة ، أي زيادة عن الخطة

المستهدفة حوالي ٣ أضعاف ، وهذا العدد الزائد من السكان لم يقبلوا بالعودة إلى مواطنهم الأصلية بالرغم من المحاولات التي بذلتها الحكومة في سبيل ذلك ، وعلى الأقل ١/٣ هذا العدد من السكان كان لابد من تركهم للمدينة ، والثلث الآخر عملوا

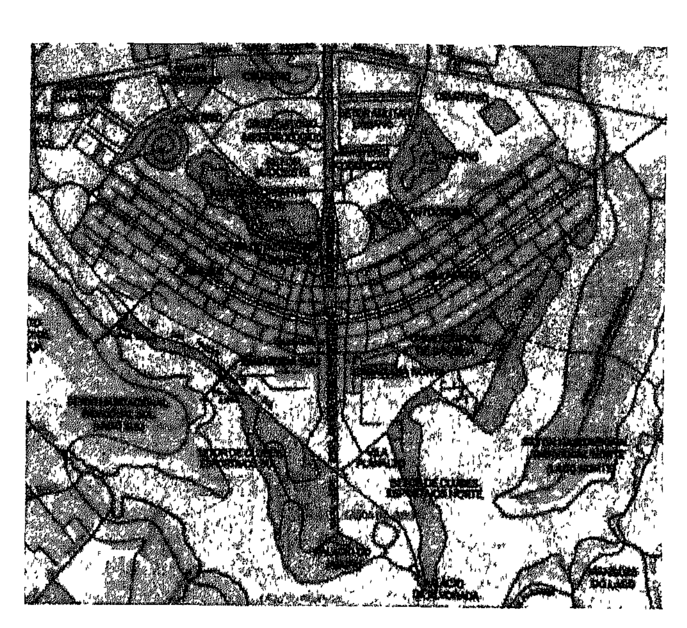
بالوظائف الخدمية ، وأخيرا الثلث الأخير يعملون في وظائف زراعية نظرا لنزوحهم من

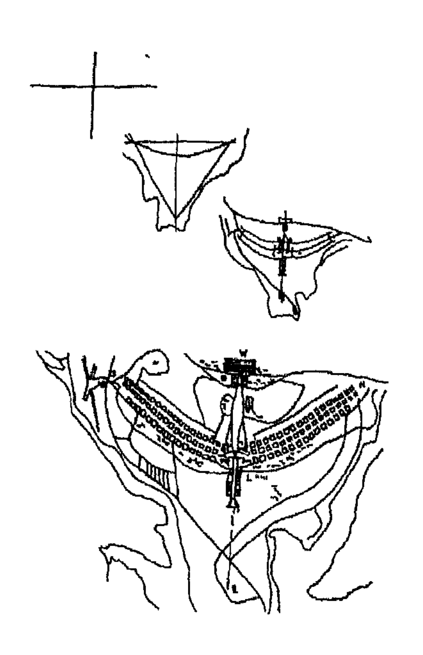


موقع مدينة برازيليا بالنسبة لإقليمها المباشر والفكرة التخطيطية لها (١٧)

مناطق ريفية أصلا . (١٩)

ولكن ليس فقط الموجودين فى المدينة قد بقوا فيها ولكن قد لحقت مدينة برازيليا بطفرة التحضر التى حدثت فى الدولة ككل وقد فاق النمو السكاني فى العاصمة أعلى المعدلات فى الدولة ، وقد قفز عدد السكان من ١٤٠،١٦٥ نسمة عام ١٩٦٠ إلى ٥٣٧،٥٩٢ نسمة عام ١٩٧٠ ثم وصل إلى ١،١٩٨،١٤٢ نسمة عام ١٩٨٠ حتى أصبحت واحدة من أكبر ١٠ مدن فى البرازيل .





الفكرة التخطيطية لمدينة برازيليا　　　　المصدر : شبكة المعلومات (الإنترنت)

هذا النمو الملحوظ يمكن أن نشرحه من خلال عدة خطوط إجتماعية إقتصادية وسياسية وكلها تتعلق بتكوين البرازيل فى هذه المرحلة ومنها :

- لم توجد قوانين خاصة بالمناطق الريفية وتمليك الأراضى فيها وهذا قد كان سيحد من معدلات الهجرة للمدن فى الدولة ككل .
- إنهيار سوق العمالة فى المناطق سواء الريفية أو الحضرية .
- أزمة البترول العالمية .
- زيادة الديون الخارجية مما تسبب فى مركزية شديدة فى الحكومة .
- التركيز على سياسة التصدير والتسليح .
- الإفتقار إلى التخطيط لخلق فرص عمل على المستوى الإقليمى .

- الإفتقار إلى سياسة عامة للإدارة والتخطيط ، وهذا عموما السائد فى الدول النامية .

وهنا نهتم بالخطوات التى تقوم بها حكومة البرازيل للتعامل مع مشكلة الإسكان الملحة فى المدينة ، فمن وجهة نظر التخطيط الأولى للمدينة أن المدينة كانت معدة لأن تكون مثالية التخطيط من حيث توزيع الأراضى والموارد الإقتصادية مع هيكل إدارى وهيئات عامة .

أما من وجهة نظر الإسكان فكان لابد من أن تقوم الحكومة بدور فى حل مشكلة نقص السكن ، فالبرازيل هى نموذج نمطى للعالم الثالث بالرغم من كل الجهود التى تقوم بها حكومتها لتخطى ذلك ، وقد كانت كل مجهودات الحكومة غير كافية للتعامل مع زيادة الطلب على المساكن ، هذا الطلب لم يقتصر فقط على الطبقات محدودة ومنخفضة الدخل والتى تسكن عادة المدن الصغيرة والمستقرات الهامشية ، ولكن تعدت ذلك إلى الطبقات الأعلى التى كانت تواجه مشكلة حقيقية فى الحصول على المسكن الملائم .

ونجد أن مشكلة الإسكان فى البرازيل هى مشكلة معقدة وحرجة وقطاع الإسكان المحدود يرجع إلى عدم قدرة القطاع العام لوضع سياسات وبرامج تصلح لإعطاء فرصة اللامركزية فى التخطيط وحرية الحركة فى القطاعات المختلفة .

ب- أسباب التدهور العمرانى

ظهور المستقرات العشوائية ، بداية التداخل مع التخطيط :

تواجد مستقرات منخفضى الدخل وكذلك معسكرات العمال والمستقرات العشوائية التى قامت بوضع اليد حول حدود العاصمة الجديدة كان غير مقبول من جهة الحكومة والمخططين ، فقد تم إخلاء هذه المناطق وإنشاء مدن صغيرة بدلا لها ، وبالرغم من ذلك فإن هذه المدن قد خطط لها فقط بعد تضخم المدينة تماما ، فأتخذت القرارات السياسية من الحكومة ، وبدأ الخبراء والمتخصصين فى وضع أساسيات برامج الإخلاء الفورى لهذه العشوائيات المتدهورة عمرانيا والتى تعوق تطور ونمو المدينة بالطريقة المرجوه .

وتبعا للمخطط لوتشيو كوستا Lucio Costa فإن هذا القرار قد أتخذ نظرا لوجود منطقة محتلة بوضع اليد تقوم عليها العشوائيات حول كل موقع للبناء فى المدينة ويسكنها ليس فقط العاملين ولكن معهم عائلاتهم ، ومن هنا نشأت فكرة المستقرات الهامشية حول المدينة وفيها يمكن لهؤلاء العمال الإستقرار بطريقة أو بأخرى. (١٩)

وقبل أن تنتهى إجراءات إعتماد هذه القرارات كانت ثلاثة مدن هامشية قد خططت منها مدينتين كانوا قبلا قرى قديمة قائمة ، وقد كانت أول مدينة هى تاجواتينجا Taguatinga قد

بدئ فى إقامتها عام ١٩٥٨ بعد زيارة لرئيس البرازيل إلى المدينة أثناء إنشائها ولاحظ بدء ظهور هذه المستقرات العشوائية ، ومن وقتها بدأ الصراع بين الطبقات الفقيرة والحكومة للدفاع عن حقهم فى البقاء فى المدينة .

فى هذه الفترة ظهرت منظمات تنادى بحق سكان هذه المستقرات وخاصة منطقة تسمى سيدادلير Cidad Lire وهى مدينة خشبية بنيت بطريقة عشوائية ورغم ذلك كان يسكنها نحو ٦٠.٠٠٠ نسمة وقد ظلت تجذب واضعي اليد حولها والذين جذبهم قربها من العاصمة الجديدة ، وعندما بدأت الحكومة فى إزالة هذه المدينة ظهرت قوة شعبية معارضة لإزالة هذه المدينة ، وهنا أصبحت العملية التخطيطية معقدة وقوة العشوائيات زادت بصورة كبيرة .

وفى بداية السبعينيات ظهرت منظمة جماهيرية لتحكم معسكرات العمالة ومناطق وضع اليد ، وقد نظمت أكبر حملة لإسكان منخفضى الدخل حدثت فى تاريخ المدينة ، وفى عام ١٩٧٢ أعادت هذه المنظمة تسكين حوالى ٨٠.٠٠٠ نسمة .

وقد استمرت محاولات المعماريين والمخططين فى المدينة بالاستعانة بالهيئات التخطيطية المسئولة فى المدينة أن يمنعوا محاولات تقسيم الأراضى العشوائية وكذلك زيادة الكثافة Densification وهو أسلوب متبع عادة من محدودى الدخل للحصول على سكن فى معظم مدن البرازيل والعالم الثالث ككل ،

- وفى خلال السبعينيات بدأت بعض المدن الهامشية فى إجتذاب سكان جدد من الفئات ضعيفة الدخل التى لم تستطع الحصول على سكن فى العاصمة وتركت مكانها للفئة الأغنى .
- وكذلك نجد أن معظم جهود الدولة لبناء المساكن لا تصل أبدا للفئات الفقيرة التى لم تستطع أبدا الإستفادة من الدعم الحكومى .
- الصعوبات الإقتصادية نتيجة لعوامل التضخم وكذلك تقلص نشاط البناء فى المدينة سبب عجز كبير فى قطاع البناء مما تسبب فى المزيد من المشكلات الإقتصادية .
- الإفتقار إلى سياسة التوظيف وبرامج الإسكان ذات الكفاءة التى تستطيع مواجهة الزيادة فى القطاع منخفض الدخل .
- وأخيرا الجهود التى تبذلها الحكومة حتى تحتفظ للمدينة بالمتروبولية العاصمية أصبحت بشكل غير مباشر الدافع لنمو العشوائيات والنمو غير المخطط للمدينة .ومن ناحية أخرى فإن جهود التنمية التى تبذل فى المدن الهامشية تعكس حقيقة أن مركزية برازيليا سوف يحدث لها بعض التقهقر .

جـ- نظرة إلى المشكلة :

نجد أن مدينة برازيليا قد خططت بمخطط عام مدروس ومتفق عليه فى بداية عام ١٩٥٨ ولأول مرة قد عولجت مشاكل المدينة بنظرة شاملة لكل المستقرات التى من حولها ، وقد أقترح إمتداد المدينة فى الأراضى الممتدة نحو الجنوب الغربى مع ربطها عن طريق شبكة مواصلات فى نفس وقت إنشاء المدينة ، وقد إقترح المخطط وجود ٨ مستقرات سكنية حول المدينة .

ونجد أن هناك العديد من المشكلات التى أثرت فى المخطط هى :

- إرتفاع تكلفة السكن .
- نمو المناطق العشوائية.
- زيادة الكثافات فى المناطق السكنية عن المستهدف سواء فى العاصمة أو فى المستقرات الهامشية .
- إستعمال المناطق التجارية بغرض السكن .
- مشكلة وضع اليد على الأراضى الفضاء .
- إرتفاع أسعار الأراضى .
- الضغط السياسى من أجل الإسكان .
- نمو سوق إسكان غير رسمى .
- نمو القطاع الخاص فى مجال الإسكان ولكن فى مناطق متطرفة عن المدينة مما كان يترتب علية طول رحلة العمل اليومية مما يكلف الدولة الكثير من الوقت والمواصلات.

وبذلك نجد أنه لإهمال دراسة المخطط من وجهة نظر جهه معينة وهى قطاع الإسكان قد تسبب على ذلك العديد من المشاكل التخطيطية التى قد لا ينفع معها الحلول.

تجربة مدينة البرازيل بين الفشل والنجاح :

برازيليا مدينة حديثة نسبيا ولكنها تنمو بمعدلات ضخمة ، حيث وصل تعدادها إلى أكثر من ١,٨ مليون نسمة ينتشرون فى ١٢ مستقرة سكانية ، وفى نظر البعض أن مدينة برازيليا مدينة ناجحة ولكنها فى واقع الأمر تعكس حالة فاشلة ، وقد كان الهدف من إنشاء المدينة هو أن تكون مختلفة عن باقى مدن البرازيل ، إلا أن المدينة تحولت إلى نموذج نمطى من مدن العالم الثالث من حيث الفقر والظواهر الخاصة بالعمران والمناطق العشوائية المنتشرة فى المدينة . وعند تنمية المستقرات حول المدينة لتمتص الزيادة السكانية إعتمدت أساسا على تجهيز هذه المستقرات بأقل بنية أساسية ممكنة ، وقد كان النمو السكانى فى العاصمة الجديدة

كان مذهلا بالنسبة لمدينة جديدة وقد أصبحت أعلى معدل نمو سكانى فى الدولة حيث نمت من ٧.٨٢٣ نسمة فى ١٩٥٧ إلى ١.٨ مليون نسمة فى ١٩٩٣ ومدينة برازيليا بمراكزها الـ ١٢ تعد مثالا واضحا للبرازيل نفسها حيث يتركز الدخل وفرص العمالة والخدمات فى بلانو بيلوتو Plano Piloto .[٢٠]

ومن خلال هدف التخطيط كان المقصود أن برازيليا تصبح مركزا للتنمية Pole of developmentأو مركز للتنمية الإقليمية ، ولكن فى واقع الأمر قد تحولت إلى النقيض حيث أصبحت مركز للجذب ومركز ثقل جغرافى حيث تمتص كل موارد إقليمها وقد واجهتها مشاكل التغير فى النمط العمرانى وكذلك زيادة معدلات الفقر ، وإنتشار ظاهرة وضع اليد وزيادة معدلات النمو العمرانى والتحول من الأراضى الريفية إلى الحضرية .

وهناك أيضا جزئية أخرى وهى الإعتقاد السائد بأن الملكية العامة للأراضى أو إمتلاك الحكومة للأرض هو الذى يضمن نجاح إدارة الأراضى وتنميتها وهو الذى يضمن تلبية إحتياجات الطبقات الفقيرة وضبط النمو العمرانى ، ولكن ذلك كله إفتراضات نظرية ولكن الواقع الفعلى يختلف بسبب :

١- عملية إتخاذ القرار تخضع لضغوط سياسية من أصحاب النفوذ والتى نادرا ما تأخذ فى إعتبارها إحتياجات الطبقة الفقيرة .

٢- أركان الحكومة المختلفة عادة ما يكون لهم وجهات نظر مختلفة مما يجعل العملية التخطيطية أكثر تعقيدا .

٣- التوازن العمرانى للطبقات المختلفة لا يمكن الوصول إليه إلا من خلال الضغط السياسى ، ونجد هنا أن قصص النجاح للملكية العامة للأراضى التى تمت فى أستراليا والسويد وهولندا لم تتم فى برازيليا بل بالعكس فقد زادت من مشكلة وضع اليد والنمو العشوائى .

٣-٣-٣ دروس مستفادة من التجارب العالمية فى توجيه الإمتدادات :

بعد عرض منهجين مختلفين تماما من مناهج المخططات العامة للمدن نجد أن هناك بعض النقاط التى تستحق أن نتوقف عندها حتى تكون بمثابة تجارب عملية يمكن الإستفادة منها ، ففى حالة مدينة كوبنهاجن نجد أن المدينة تقع فى دولة من دول العالم المتقدم والتى لا تعانى من صعوبات إقتصادية والتى تحرص على توفير سبل الرفاهية لسكانها ، بينما تقع مدينة برازيليا فى نطاق دول العالم الثالث التى تعانى من كثير من المشكلات الإقتصادية والإجتماعية والعمرانية .

أ – الجوانب السلبية والإيجابية :

السياسات المتبعة لتوجيه وتنمية إستعمالات الأراضى بالمدن المختارة لدفع عمليات التنمية بها توضح أن الخطوة الأولى التى تتم لضمان الوصول بالتنمية لتكون مطابقة للخطط الموضوعة للمدينة هو التحكم فى آليات حركة إستعمالات الأراضى بها ، فبمجرد أن يختار موقع معين للتنمية العمرانية لابد أن يكون التحكم فى إستعمالات الأراضى ذو أهمية أولى حتى يتم التأكد من تنمية المدينة وفق الخطة الموضوعة ، وكذلك حتى تسيطر الحكومة على توطين المشروعات فى الأراضى ويكون إشتراطاتها وتوجيهها عملية محكومة تخطيطيا لضمان التنمية الشاملة .

ولكن نجد أن أسلوب التحكم فى العمران ينجح فى الدول المتقدمة لعدة أسباب منها أن المخطط يكون واضحا للأهالى وموافقين على مضمونه ويعملون مع الجهات المهتمة بالتخطيط العمرانى جنبا إلى جنب لتحقيق هذا المخطط وذلك لقناعتهم أن ذلك سيعود عليهم بالنفع ، أما فى الدول النامية فبالرغم أن مدينة برازيليا كانت ذات مخطط واضح منذ البداية وكان الهدف من إنشائها محددا ولكن ككل مدن العالم الثالث قد يخضع المخطط للتغيير وفقا لتغير السياسات المركزية أو لإستحداث ظروف إقتصادية جديدة وقد لا يتوافق هذا التغير مع الإتجاهات العامة لسكان المدينة مما يتسبب فى إتجاهات نمو المدينة فى نواح غير مخططة ووجود المناطق العشوائية التى تمثل أكبر دليل على فشل المخططات العمرانية .

ب – الظروف الإجتماعية والإقتصادية المحيطة بتلك التجارب :

تختلف الظروف الإجتماعية والإقتصادية لكل من المثلين السابقين بصفة كبيرة فبينما تنتمى مدينة كوبنهاجن إلى الدول الأوروبية المتقدمة التى تتميز بإقتصاديات متوازنة وتقدم علمى ومعرفى كبير مع تمتع سكانها بقدر كبير من التوازن الإجتماعى الذى ينعكس على نمط المعيشة وبالتالى على نمط تكوين المدن العمرانى ، بينما تنتمى مدينة برازيليا لإقتصاد العالم الثالث الذى يعانى من الكثير من المشكلات التى تنعكس بشكل كبيرة وبصفة أولى على التكوين العمرانى للمدن الذى يعتبر مرآة لإقتصاد الدول وتوازنها الإجتماعى وكذلك لإستقرارها السياسى حيث يؤثر عدم الإستقرار سياسيا على تغيير القوانين الخاصة العمران مما يؤثر بالتالى على نمط عمران هذه المدن .

ج – التشابه والإختلاف فى ظروف التطبيق لهذه التجارب مع الظروف فى مصر :

تنتمى مصر لفئة الدول من العالم النامى حيث ما تزال تعانى من المشكلات الإقتصادية والإجتماعية التى لابد وأن تنعكس على ظروفها العمرانية ولذلك لابد من أن نهتم بأساليب التحكم العمرانى التى أثبتت كفاءتها فى العالم النامى والمتقدم على السواء حتى نتخطى مرحلة المشاكل العمرانية ونبدأ فى مرحلة النهوض بالعمران .

فى الدول النامية تأخذ العديد من المدن بأسلوب فرض الضرائب وخاصة لمواجهة من لديهم الرغبة فى ترك الأراضى خالية لحين إرتفاع ثمنها لعلمهم بعمليات التنمية المستهدفة وأيضا لمواجهة الكثافات السكنية المنخفضة فى منطقة المركز ، ولمواجهة الطلب على الأراضى فى محيط المدينة من النازحين سواء من داخل المدينة أو من خارجها ، ومع توافر فرص العمل لابد من تطوير تشريعات التقسيم والتنمية لتلك الأراضى فى ضوء المخطط الإرشادى للمدينة وتوفير المساحات اللازمة للتنمية العمرانية سواء للخدمات العامة أو البنية الأساسية المطلوبة لتلك الإضافات ، ونتيجة لعدم التدخل تتعرض هذه الإمتدادت إلى مشكلات جمة فى التحكم بها وصعوبة فى التحكم مع تطور عمليات التنمية فى المدينة .

فخصائص النمو العمرانى للمدن وخاصة التى نالت الإهتمام بالتنمية حديثا سببت حدوث العديد من المشكلات وهو ما يجعل من الضرورى الإستفادة من الأساليب المتبعة فى التحكم فى إستعمالات الأراضى بعد دراسة إمكانية الأخذ بها ومدى ملاءمتها لعمران المدن فى مصر .. ويهمنا فى هذا البحث أن نتناول التجربة المصرية فى مجال التحكم فى العمران وبخاصة التأثير الإقليمى فى هذا المجال وكيفية تأثيرة على عمران المدن فى مصر .

خلاصة الباب الثالث :

يتعرض البحث فى هذا الجزء إلى وسائل التحكم فى العمران من خلال جوانبه الثلاث وهى التوجيه والتشريعات وإدارة العمران مع عرض لوسائل التحكم فى العمران بصفة عامة على مستوى العالم .

وفى بداية هذا الجزء كان لابد من التطرق إلى التكوين الإقليمى لمصر وتقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية والذى كان بهدف التنمية العمرانية والاقتصادية للدولة مع إلقاء الضوء على مشاكل ونقاط الضعف فى هذا التقسيم .

ثم بعد ذلك يتم عرض التشريعات الخاصة بتنظيم النمو العمرانى فى مصر ونقاط الضعف فى هذه التشريعات والقوانين الخاصة بالتحكم العمرانى وكذلك مشكلات الإدارة والسياسة العامة للتنمية العمرانية .

وفى الجزء الأخير من الباب يتم عرض تجربتين من التجارب الخاصة بالدول الأجنبية إحداهما دولة متقدمة وهى الدانمارك ونعرض فيها مدينة كوبنهاجن والتى نجح القائمون على تخطيطها فى أن يحكموا نموها العمرانى تماما طبقا لما هو مخطط لها على مدار خمسون عاما ، أما الدولة الأخرى فهى من الدول النامية وهى البرازيل والتى نعرض منها تجربة مدينة نيوبرازيليا العاصمة الجديدة للبرازيل والتى قصد بإنشائها أن تكون عاصمة جديدة ذات مخطط سليم خال من العشوائيات وكان المستهدف أن تستوعب المدينة ١ / ٢ مليون نسمة بعد ٢٥ عاما ولكن بعد هذه المدة كانت المدينة تحتوى على ثلاث أضعاف هذا العدد مما أدى إلى تدهور الأحوال العمرانية وزادت العشوائيات و الإمتدادات العمرانية غير المحكومة .

وفى نهاية الباب يتم ذكر الدروس المستفادة من هاتين التجربتين مع بيان أوجه التشابه والإختلاف بين ظروفهما والواقع المصرى .

مراجع الباب الثالث :

١-أحمد خالد علام : "التشريعات المنظمة للعمران" مكتبة الأنجلو المصرية - القاهرة- ١٩٨٦ .

2- The United Nations "Urban Land Policies and Land Use Control Measures", New York, 1975.

٣-مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي " الحكم المحلي والتنمية الإقليمية-نظرة عامة"جامعة القـــاهرة ١٩٨٠ .

٤- سلوى توفيق "تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطيةعلى التنمية العمرانيــــة "رســالة ماجيســتير-كليـــة التخطيط الإقليمى والعمرانى -جامعة القاهرة-١٩٩٥ .

٥-د.ظريف بطرس وأ.ربيع السعداوى"ورقة عن التنمية الإقليمية والحكم المحلى" - مركز بحـــوث التنميـــة والتخطيط التكنولوجى- جامعة القاهرة - ديسمبر ١٩٨٠ .

6- **W.Isard & Al** "Methods of Regional Analysis & Introduction to Regional Science", The MIT Press, Cambridge, 1976.

7- **J.Friedmann & William Alonso** " Regional Policy", Reading in Theory and Application, 1974.

٨-د. على خليفة الكوارى " نحو فهم أفضل للتنمية باعتبارها عمليه حضارية", مجلة المســـتقبل العربـــى - السنة الخامسة - عدد ٤٩ - مارس ١٩٨٣ .

٩- وزارة الإسكان والتعمير " السياسة القومية للتنمية الحضرية فى مصر" , ١٩٨٢ .

10- **Tarek Abu – Zekry** "City Size Distribution of Regional Cities and National Development", Ph.D., Faculty of Engineering – Cairo University, 1989.

11- **Bertrand Reneaud** " National Urbanization Policy in Developing Countries ", Oxford University Press, New York, 1981.

١٢- محمد عبد الظاهر " المدخل للدراسات القانونيه" نظرية القانون - دار النهضة العربية - ١٩٩٣ .

١٣- أيمن هاشم عبد الرحمن " الإطار التشريعى والإدارى المنظم لمشروعات التنمية العمرانيه الجديـــــدة فى مصر " , رسالة ماجيستير - كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى - جامعة القاهرة - ١٩٩٤ .

١٤- أنور العربى " بنك القوانين " ,المطبوعات القانونية - القاهرة - ١٩٩٤ .

١٥- قانون الإدارة المحلية رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩ ومذكراته ولائحته التنفيذية .

١٦- د. محمد طاهر الصادق " غياب الإلزام التشريعى فى العلاقة التنظيمية بين أجهزة التخطيـــط وإدارة التنمية " , ورقة عمل مقدمه فى ندوة تنظيم العمران - جمعية المهندسين المصرية - القاهرة - ١٩٩٧ .

17- **The Municipal Corporation in Copenhagen** " Copenhagen Municipal Plan ", The Lord Mayor's Department, 1993.

18- **Claudio Acioly** " Low Incom Housing Policies in The Development of Brasilia ", Housing in The Third World Analysis and Solutions, A Critical Review, Kilmartun, Leslie & Harjider, 1992.

19- **L.Costa** " Considerations in Urban Planning in Brasilia ", Senado Federal, Brasilia, 1984.

20- **Claudio Acioly** " Incremental Land Development in Brasilia ", Liverpool University Press, 1994.

٢١- جمهورية مصر العربية " التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحدة الثانى للمســتوطنات البشــرية (قمة المدن) - إسطنبول - ١٩٩٦ .

٢٢- سمير سعد على " العوامل المحلية المؤثرة على نمو التجمعات البشرية فى مصر وتأثيرها على نمــو الأراضى الزراعية حتى عام ٢٠٠٠ " رسالة دكتوراه - قسم التخطيط - جامعة الأزهر - ١٩٨٤ .

الباب الرابع :

الدراسة التطبيقية

١- أهمية الدراسة التطبيقية
٢- منهج الدراسة
٣- بدائل إختيار العينة
٤- منهج إختيار العينات
٥- مراحل الدراسة التطبيقية
٦- مدن الدراسة التطبيقية

الباب الرابع :

الدراسة التطبيقية

٤-١ أهمية الدراسة التطبيقية :

الأبحاث فى مجال النمو العمرانى فى صورته الفيزيقية Physical Shape ما تزال فى مراحل بدائية , فلم تتطرق الأبحاث إلى النمو الفيزيقى للمدينة بقدر ما عنت معظم الدراسات بمسألة النمو الحجمى للمدينة ككل ، ولكن من الأهمية بمكان أن يتم التعرض بالبحث فى كيفية حدوث النمو فى شكل المدينة وأسباب تطورها وتمددها فى إتجاهات معينة دون غيرها ، نظرا لأن ذلك يمس بصفة خاصة الظهير الزراعى الذى نشعر جميعا بأهمية المحافظة عليه .

لذلك فمن واجب المخطط فى هذه المرحلة أن يراعى توجيه النمو العمرانى بعيدا عن المساس بالأرض الزراعية . ولا يتأتى ذلك إلا عن طريق معرفة أسباب توجه العمران إلى إتجاهات محددة وجذب النمو العمرانى إليها و فى بعض الأحيان يكون هذا النمو عكس توقعات المخططين ، فعند معرفة أسباب وعوامل التأثير على توجيه العمران يمكن أن نتحكم فيه وذلك بدفع النمو العمرانى إلى الإمتداد فى الإتجاهات المرغوبة دون أن يؤثر على الثروة الزراعية حول المدن .

وتتأثر ديناميكيات النمو العمرانى بعوامل مختلفة وكذلك إتجاه النمو تتأثر بمجموعة من القرارات سواء على مستوى السياسات العامة أو الخاصة . فمثلا :

- قرار إنشاء محور حركة إقليمى يمر خلال منطقة معينة يولد قوى مؤثرة على نمو المدن قد لا تكون مأخوذة فى الإعتبار وقت توقعات إتجاهات النمو .
- القرارات الخاصة بمد المرافق داخل أو خارج حدود المدن بالتأكيد سوف تولد قوى أخرى توجه المدن .
- القرارات الخاصة بالإقتصاد ، فمثلا على سبيل المثال أن يبنى القطاع الخاص صناعة معينة فى موقع معين داخل أو خارج منطقة عمرانية ستؤثر بالتأكيد فى طريقة تطور النمو العمرانى مع الأخذ فى الإعتبار موقع هذه المؤثرات ، وقد نجد تأثير العامل الواحد قوى فى مدينة دون الأخرى .تبعا لحجمها ومعدلات نموها العمرانى .
- وكذلك القرارات الخاصة بتدعيم المدن بخدمة إقليمية معينة سواء تعليمية مثل الجامعات أو صحية كالمراكز الصحية المتخصصة وتخصيص منطقة من الأراضى لهذه الخدمة فنجد

أن تفاعل العمران مع وجود هذه الخدمات قد يبدأ حتى قبل بدء الخدمة الفعلية ولكن منذ صدور قرارات تخصيص الأراضى .

ونجد أنه من الصعب دراسة تأثير هذه العوامل على المدن بكل أحيائها ، ولكن يمكن أن يتضح هذا التأثير فى مناطق النمو العمرانى الجديدة فى المدن وبخاصة التى نمت بعد إستحداث العنصر محل الدراسة .

وهناك العديد من العوامل المتداخلة التى تؤثر على نمو المدينة سواء منفردة أو مجتمعة على إتجاهات النمو العمرانى ، وحتى نصنفها وندرس تأثيرها فإن ذلك يتطلب أبحاثا طويلة ودراسات ، ومن غير المتوقع أن نحدد كل العوامل المؤثرة ، أو نجد أن العديد من العوامل يكون تأثيرها متقارب سواء بالنسبة لبعضها البعض أو بالنسبة للمناطق المختلفة من المدن .

ولذلك سوف يتم التركيز فى الدراسة على نوعية واحدة من العوامل وهى العناصر التى تتخذ صفة الإقليمية ، أى التى لا تخدم المدينة محل الدراسة منفردة ولكن نطاق خدمتها يمتد ليشمل الإقليم المباشر للمدينة أو قد يتعداها إلى الإقليم الأكبر ، وقد اختار الباحث ثلاثة من هذه العناصر هى :

١- الخدمات الإقليمية وخاصة الجامعات .
٢- محاور الحركة الإقليمية .
٣- المناطق الصناعية .

و بالبحث نجد أن هذه العناصر الثلاث تعتبر عوامل أولية يتبعها دائما عوامل ثانوية أو ردود أفعال Secondary Actions ، فلو كان إنشاء محور حركة إقليمى عبارة عن عامل أولى ، فإن ما يتبعه من نشاط لحركة البناء والعقارات هو العامل الثانوى ، أى أن يحدث نشاط لحركة بيع الأراضى ثم حركة بناء وسوق للعقارات ونشاط للمستثمرين ثم بعد ذلك حركة للسكان للانتقال إلى المناطق الجديدة ثم ينتقل النشاط التجارى ...وهكذا. وعندما ندرس العوامل الأولية والثانوية ، يمكن بعدها أن نتنبأ بنمط النمو العمرانى .

ومن هنا فإن التفكير المنطقى ينصب على العامل الأولى من حيث موقعه ونشأته ، فإذا تم تحديد الترتيب البنائى Structuring Actions للنمو العمرانى فى مراحل لاحقة قد يكون من الممكن تحقيق التحكم المطلوب فى إتجاهات النمو العمرانى للمدن .

ولتحقيق هذا الهدف يركز الباحث على دراسة العامل الأولى من حيث موقعه وتاريخ نشأته ورصد النمو العمرانى فى المراحل اللاحقة لإستحداث هذا العامل الأولى ، ولذلك فلابد

فى الدراسة من تحديد العوامل المتصلة عبر الزمن وتحديد العلاقات بين أحداث متتالية تــؤدى إلى توجيه محدد للعمران .

وبعد إستخلاص هذه المتغيرات التى تؤثر فى حركة تنميــة الأراضــى ، فــإن أهــم الأهداف هو معرفة أى من هذه المتغيرات يؤثر على نمو المدينة بصورة أقوى لأخذهــا فــى الإعتبار عند بدايات وضع السياسات التنموية ، وكذلك عند إتخاذ القرارات ووضع السياســات العامة التى التى تؤثر فى تشكيل المدينة وذلك حتى يمكن إقتراح بدائــل وإتخــاذ القــرارات التخطيطية السليمة ، مع الأخذ فى الاعتبار تأثير رد فعل هذه القرارات عمرانيا ممــا يســاعد على التنبؤ بالمشكلات العمرانية ووضع حلول لها قبل أن تتفاقم . فالعوامل المؤثرة فى التنميــة العمرانية معقدة للغاية وغير معرفة بصورة دقيقة حتى الآن ، والوسيلة والأداة التــى يعتمــد عليها رجل السياسة لا تنطبق على وسائل وأدوات المخطط العمرانى ، وهــذا يــؤدى إلــى التعارض بين القرارات السياسية والعمرانية .وهنا لابد من دراسة المشكلة والنتائج المترتبــة عليها واقتراح سياسات لمعالجة هذه المشكلة ، وبذلك يمكن أن نستخدم أحد العوامل التى تحقق إتجاه التنمية المطلوب و يتم التركيز عليه ليشكل النمو العمرانى بمــا يتفــق مــع المخطــط المستهدف ويتم تعريف صانع القرار بهذه الأهداف حتى تتخذ السياسات العامــة بمــا يحقــق الهدف.

ومشكلات التنمية العمرانية لها عدة جوانب هى :- عمرانية Physical
- إقتصادية Fiscal - حكومية Governmental

وتتعلق الجوانب العمرانية بإستعمالات الأراضى والطرق والخدمات والمرافق ، أما الجوانــب الإقتصادية فتتعلق بالإنفاق الحكومى على تصحيح مشكلات العمران القائم وخدمة مناطق جديدة للتنمية العمرانية ، والمشكلات الحكومية تتعلق بتخصيــص جــهات معينــة لإدارة الخدمــات بالأراضى والإهتمام بالمشكلات من الناحية العمرانية .

وهناك أمثلة كثيرة على تأثير السياسات وصناعة القرار على النواحــى العمرانيــة ، فنفترض أن إتجاه النمو العمرانى فى مدينة ما قد حسب على أساس التنبؤ بمعدلات نمو معقولة ومدروسة ، ولكن بعد خمسة أعوام حدثت طفرة فى شبكات المواصلات أو أســتحدثت طــرق سريعة High ways قريبة من المدينة نجد أن كل الإفتراضات السابقة حول نمو المدينة منــذ خمس سنوات قد تغيرت تماما ، ونشأ نمط نمو جديد ، ونشأت تجمعات عمرانية جديدة فــى أماكن محطات المواصلات الرئيسية ، وكلما زادت نقاط تجمع المواصلات ، زادت نقاط النمــو العمرانى الجديدة .

وكذلك إذا اتخذت مدينة ما قرارا بتغيير سياستها وسمحت بمد المرافق خـارج حـدود المدينة لمن يستطيع تحمل نفقات الإمداد بالمرافق ، وفى ظل تطبيق هذه القرارات تـم إنشـاء عدة مصانع كبيره فى إتجاهات مختلفة عن التى كان مخطط لها سابقا للامتداد العمرانى وذلك بحكم عوامل التوطن الصناعى وتبعا لوجود خطوط المواصلات والطرق السريعة التى تسـهل عمليات النقل وتتيح جلب العمالة والمواد الخام ، ويؤثر ذلك بالتبعية على المدن فيجعل النمـو العمرانى يتخذ إتجاهات وأنماط مختلفة تماما عن ما هو متوقع نظرا لإستحداث سوق للعمالـة وصناعة ذات طابع إقليمى ، وذلك نتيجة لقرار سياسى قد يكون غير محسـوب إطلاقـا مـن وجهة النظر العمرانية إنما هو محكوم فقط بدوافع إقتصادية وسياسية .

فعند إدراك تأثير هذه القرارات يمكن أن نتكهن بالمشكلات العمرانية قبل وقوعـها .. ولكن دائما ما نجد هذه التعقيدات فى البلاد التى يحدث فيها تغير مستمر فى الحكومات ، وكـل من هذه الحكومات لها وجهة نظر سياسية مختلفة وبدائل إقتصادية دائما متغيرة مع الزمـن ، وهناك العديد من السياسات التى تهدف إلى الوصول إلى نمط معين للنمـو العمرانـى وإلـى الوصول إلى الشكل المطلوب للمدينة وتسمح لمتخذى القرار باختيـار عـدة أنمـاط لتنميـة الأراضى حتى ينهجوا المنهج السليم لهذه التنمية .

ومن أهم العوامل التى يجب أن تؤخذ فى الإعتبار هى ديناميكية الظروف التى تشـكل القرار ، فنجد مثلا أن تكنولوجيا المواصلات التى تطورت فى خلال هذا الجيل تطورا مذهـلا قد أثر على كل الإتجاهات والسياسات المتعلقة بالمدن ، وهذا النوع من التطور يلقى الضـوء على أهمية السياسة الواعية التى يجب إتباعها عند إتخاذ القرارات بشأن تشكيل المدن ونمـط نموها ، وبصرف النظر عن كل ما يحيط بنا من تطور إقتصادى و تطور فى ظروف الحياة ، فلابد أيضا من أن يستمد إتخاذ القرارات بشأن تشكيل المدن على نوع من سعة الأفق ، وهذا لا يتأتى إلا من خلال الدراسات العمرانية وتطبيق نتائج هذه الدراسات .

وقد أصبحت الاختيارات محددة فى نطاق التغيرات اليومية فى نمو الأراضى مثل مـد خطوط المرافق وكذلك إنشاء محاور حركة رئيسية وخدمات أو إيجاد فرص للعمل . وفى هـذه الدراسة نركز على اختبار عدة عوامل أولية تؤثر على المدن وذلك لمعرفة تأثير إستحداث هذه العوامل وذلك عن طريق تغيير السياسات العامة مثل :

- إنشاء محور حركة إقليمى .
- إنشاء صناعة على مستوى إقليمى أو قومى سواء داخل أم خارج حدود المدينة .
- إنشاء خدمة إقليمية معينة وبالذات الخدمات التعليمية (الجامعة) .

وهى نوعية من القرارات التى تؤثر على نمو المدن تأثيرا كبيرا وفى كل حال يمكن تقييم هذا التأثير بتتبع معدلات النمو العمرانى لهذه المدن قبل وبعد إستحداث هذه العوامل .

هدف الدراسة :

الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير وضع أى عنصر إقليمى فى عمران المدينة سواء كان هذا العنصر خدمة إقليمية مثل الجامعة أو كان محور حركة إقليمى أو توطن صناعة ذات ثقل إقليمى فى نمو المدينة العمرانى ، ومن ذلك يمكن التوصل إلى كيفية توزيع الإستعمالات الإقليمية عمرانيا حتى نصل إلى مرحلة من مراحل الاتزان العمرانى من خلال التوزيع الإقليمى ومن هنا يمكن فهم العلاقة بين عناصر ربط المدينة بالإقليم ونمو المدينة والوصول إلى نموذج معين يشرح العلاقة بين العناصر الإقليمية فى المدينة و بين نموها العمرانى .
وهنا ندرس مدى تأثير العوامل من حيث القوة والضعف وكيف يؤثر كل عنصر على نمو المدينة .

٤-٢ منهج الدراسة Methodology

تتبع الدراسة عدة مناهج للوصول إلى تحقيق الفرضية الأساسية للبحث هى المنهج الاستقرائي والمنهج التحليلى ثم المنهج التطبيقى ، حيث بدأ الباحث بدراسة نظرية لتاريخ النمو العمرانى للمدن محل الدراسة مع استعراض النظريات التى تتعلق بالنمو العمرانى وعلاقته بالإقليمية ، ثم اتجه الباحث إلى تحليل هذه الخرائط لاستنباط تأثير استحداث العناصر الإقليمية محل الدراسة على النمو العمرانى للمدينة مع تطبيق ذلك على عدة مدن حتى يتم الوصول إلى معدلات تأثر المدن بهذا العنصر الإقليمى .

وفى هذا المجال لم يكن ممكنا الاستعانة بالمناهج الإحصائية المعتادة نظرا لأن معظمها يقوم على حسابات نمو حجم المدينة ككل أو نمو الكتلة العمرانية بصفة عامة ، وبما أن الدراسة تركز أساسا على إتجاهات نمو المدن وليس حجم النمو فقد كان الأسلوب الوحيد للدراسة هو الدراسة التحليلية للخرائط العمرانية للمدن مع التركيز على التطور فى النمو العمرانى ونسب هذا النمو فى كافة إتجاهات المدينة على مر السنين وما الذى أحدثه وجود العنصر محل الدراسة من تغير فى نمط ومعدلات النمو العمرانى .

أسلوب الدراسة :

١- دراسة مراحل التطور العمرانى (من الخريطة) للمدينة المختارة كعينة للدراسة مع تحديد معدلات النمو العمرانى للمدينة ككل .

٢- تم الاستعانة بالخرائط المساحية مقياس رسم ١/٢٥٠٠٠ والتى كان معظمها منذ الأربعينات ، فتم تحديثها عن طريق الباحث بالاستعانة بخرائط التطور العمرانى الموجودة للمدينة محل الدراسة وكذلك بخرائط الرفع الجوى المساحية التى تم تحديثها عام ١٩٩٠ بمقياس رسم ١/٥٠٠٠٠ .

٣- تقسم المدينة إلى مناطق أو أجزاء من ٢ إلى ٤ أجزاء ويراعى أن تكون هذه الأجزاء متجانسة وعادة ما يتم تقسيم المدينة من خلال محاور الحركة حتى يكون التقسيم يضم الأحياء المتجانسة بحيث يمكن المقارنة بينهم على فرض أن المؤثرات العمرانية ثابتة بالنسبة للمدينة .

٤- يوقع مكان وتاريخ إنشاء العنصر الإقليمى المستحدث المستهدف دراسة تأثيره على تكوين المدينة العمرانى .

٥- ندرس معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة للمدينة فى الفترة ما بعد استحداث هذا العنصر الإقليمى .

٦- يتم المقارنة بين هذه المعدلات فى أجزاء المدينة البعيدة والقريبة والتى تحتوى على العنصر المراد تحديد تأثيره على التكوين العمرانى للمدينة .

٧- يمكن استخلاص نسبة تأثر النمو العمرانى للمنطقة التى تحتوى العنصر الإقليمى ومعدلات النمو العمرانى التى تغيرت بعد إنشاء هذا العنصر ، ومنها يمكن استنتاج مدى تأثير هذا العنصر على توجيه العمران فى المدينة محل الدراسة .

٨- بتكرار دراسة نفس العنصر فى مدينتين أو ثلاث مدن لهم نفس الوزن الإقليمى ونفس الدور الإدارى فى إقليمهم يمكن أن نختبر نسبة تأثير هذا العنصر فى توجيه النمو العمرانى بصفة عامة فى هذه المدن .

مع مراعاة كل مما يأتى أثناء الدراسة التطبيقية :

١- تم استبعاد مدن إقليم القاهرة الكبرى تماما نظرا لأنها تعتبر حالة خاصة من المدن المتروبوليتانية المتضخمة والتى يتدخل فى توجيه النمو العمرانى بها عوامل أساسها سياسية.

٢- تم استبعاد المدن المليونية الضخمة نظرا لأنها ذات طبيعة خاصة ومشكلات خاصة ولأن النمو العمرانى لهذه المدن يأتى من منطلق أن الحجم يولد الحجم ويحكم تطور العمران بها عوامل شديدة التراكب لا يمكن تجريد عنصر واحد ودراسته لتحديد تأثيره على عمران هذه المدن .

٣- الدراسة تقوم أساسا على الناحية الفيزيقية Physical فقط من دراسة للمساحات ونمو عمرانى من خلال الخرائط ولا تتطرق إلى نوعية النمو أو إستعمالات الأراضى أو حجم وكثافة السكان .

٤- تم تثبيت مقياس الرسم على الخرائط حتى يمكن المقارنة بين المدن المختلفة حيث تمت الدراسة أساسا على مقياس الرسم ١/٢٥٠٠٠ (ما عدا فى حالة مدينة كفر الدوار حيث يتسم حيز المدينة بالأتساع الشديد فتم تصغير المقياس الى١/٥٠٠٠٠ وكذلك مدينة بلبيس و نظرا لصغر مساحتها فقد تم تكبيرها الىمقياس١/١٥٠٠٠) ولكن اختلف المقياس قليلا عند الطباعة فلذلك يجب الرجوع إلى مقياس الرسم الموجود فى كل خريطة.

٥- تم تثبيت وحدة قياس النمو العمرانى بالفدان حتى يمكن المقارنة .

٦- ندرس فى هذه الدراسة ارتباط النمو العمرانى بالصناعة – محاور الحركة – الجامعات.

٧- النتائج ستكون نتائج موجهه فقط ولكن لا يفترض فيها الدقة المتناهية حيث أنه يتداخل مع تأثير هذه العناصر العديد من العوامل الأخرى التى وجد أن قياسها من الصعوبة بمكان فتم تجريدها والاهتمام بالعناصر محل الدراسة حتى نحصل على نتائج أو مؤشرات تفيد موضوع الدراسة .

٤-٣ بدائل إختيار العينة:

البديل الأول :

تم إختيار إقليم واحد للدراسة مع إختيار عدة مدن واقعة فى نطاق هذا الإقليم مع ربط موقع المدينة جغرافيا ووظيفيا من إقليمها وكذلك دور المدينة الإقليمى بمعدلات وإتجاهات النمو العمرانى فى المدينة ، وقد وقع الإختيار على إقليم الدلتا وذلك لعدة أسباب هى :

- **جغرافيا :** يتميز الإقليم بطبيعة جغرافية موحدة وأرض منبسطة خصبة ويعتبر هو إقليم القلب من الجمهورية و يقع بين الصحراء الشرقية والغربية وكذلك يتصل جنوبا بإقليم القاهرة الكبرى الذى يضم عاصمة الدولة وكذلك توسطه بالنسبة للأقاليم المحيطة به مما يمثل لهذا الإقليم مميزات جغرافية كثيرة .
- **سكانيا :** يعتبر هذا الإقليم من أكثر الأقاليم المصرية تركزا للسكان بعد إقليم القاهرة الكبرى حيث يضم حوالى ٢٣% من سكان الجمهورية وذلك بالرغم من أن مساحته لا تعتبر كبيرة نسبيا إلا أنه يمتاز بأنه يحتوى على عدد كبير من المحافظات الإدارية(خمس محافظات) مع تركز واضح للسكان نظرا للإستقطاب الذى يحدثه الإقليم لسكان الأقاليم المجاورة .
- **اقتصاديا :** يتمتع إقليم الدلتا بثقل إقتصادى كبير نسبيا بالنسبة للجمهورية فيتمتع الإقليم بموارد طبيعية عديدة أهمها الأرض والمياه مما تبعه أنتاج زراعى وثروة سمكية كبيرة وكذلك وجود الصناعات القائمة على المحاصيل الزراعية ، وتتمتع الدلتا أيضا بثروة من الإمكانيات البشرية (٢٣.٦% من إجمالى قوة العمل على مستوى الجمهورية) التى تتفاعل مع الموارد الطبيعية للوصول إلى تنمية فى أشكال وصور عديدة ويعتبر الإقليم وحدة إقتصادية واحدة حيث أن محافظاته المختلفة تعتبر مكملة بعضها لبعض فى مجالات الأنشطة المختلفة .
- **عمرانيا :** تسببت الطبيعة المنبسطة لأراضى الدلتا فى توزيع التجمعات العمرانية بشكل منتشر ومنتظم يعتمد على علاقتها بالأرض الزراعية التى تخدمها مع تناسب حجمها مع درجة مركزيتها، ويؤكد عمران الدلتا وزنها الإجتماعى والإقتصادى فيظهر به ثلاث تجمعات عمرانية تقع ضمن أكبر عشرة تجمعات بالجمهورية وهى المحلة الكبرى وطنطا والمنصورة ويفتقد الإقليم الإتزان العمرانى بين المدن وذلك لغياب المدينة الأولى وتقارب أحجام المدن الثلاث الكبرى فى الإقليم .

وقد تم إختيار عدة مدن من أحجام ومواقع إدارية مختلفة فى نطاق الإقليم للدراسة وهى مدن طنطا–كفر الزيات – شبين الكوم – دمياط.

وبدأت دراسة هذه المدن من خلال عدة مؤشرات هى :

- المؤشرات الجغرافية : من حيث موقعها بالنسبة للإقليم وعلاقتها بما حولها من مدن .
- المؤشرات السكانية : حجم المدينة ونوعية السكان.
- المؤشرات الإقتصادية : القاعدة الإقتصادية للمدينة ودورها الإقتصادى فى الإقليم .
- المؤشرات العمرانية .. مع دراسة المخططات السابقة لهذه المدن (إن وجدت) و دراسة مدى مطابقة المخطط على واقع النمو الفعلى للمدن وأسباب عدم التطابق .

ولكن عند البدء فى تحليل هذه الدراسة وجد أن النتائج التى تستخلص منها لن تكون هى النتائج المستهدفة لإثبات فرضية البحث من حيث العلاقة بين الدور الإقليمى والنمو العمرانى وذلك نظرا للأسباب الآتية :

- أن دراسة إقليم معين لا يمكن أن يعطى مؤشرات يمكن تعميمها للتطبيق على باقى الأقاليم نظرا لأن لكل إقليم طبيعة خاصة من حيث الظروف الإقتصادية والسكانية مما ينعكس بالتالى على التكوين العمرانى للإقليم مما يجعل من كل إقليم حالة دراسية منفردة .
- اختلاف الدور الإقليمى للمدن المختارة يجعل من الربط بين العامل الإقليمى والنمو العمرانى من الصعوبة بمكان نظرا لوجود كثير من المتغيرات التى سوف تغير من النتائج فلن يتم التوصل إلى أسلوب محدد للتعامل مع النمو العمرانى .

البديل الثانى:

إختيار حجوم مختلفة ورتب مختلفة من المدن فى عدة أقاليم تخطيطية ودراسة كل منها على حدة للربط بين علاقتها الإقليمية ونموها العمرانى .

وتم استبعاد هذا البديل نظرا لتعدد المتغيرات فى هذه الدراسة مما سوف يجعل من الصعوبة بمكان الوصول إلى نتائج واضحة خاصة بالدراسة وذلك لتعدد الأقاليم وكذلك تعدد الدور الإدارى للمدينة وأيضا تعدد أنماط النمو العمرانى .

البديل الثالث :

إختيار عدة مدن ذات وظيفة إقليمية واحدة في عدة أقاليم مختلفة مع دراسة إقليمها المباشر وإقليمها الأكبر وهيراركية توزيع المدن فى الإقليم ومدى أهمية المدينة بالنسبة لإقليمها وموقعها بالنسبة لباقى المدن فى إقليمها وعلاقتها بهذه المدن وكذلك علاقتها بالنسبة للمدن المتماثلة فى الأقاليم الأخرى ، وأيضا علاقتها والروابط التى تربطها بعاصمة الدولة وتأثير ذلك على التغيرات العمرانية فى المدينة محل الدراسة .

وهنا وجد أن من المناسب دراسة المدن الكبرى فى الأقاليم والتى تقوم بدور إقليمى مؤثر وذلك حتى يتضح لنا العامل الإقليمى ويكون هناك إمكانية لقياسه وذلك بهدف الوصول إلى نتائج واضحة وقياسات محددة للدور الإقليمى مما يمكننا من الربط بين الدور الإقليمى والمتغيرات العمرانية . وقد ركز الباحث كما سبق ذكره على فئة الحجوم بين ١٠٠ إلى ٥٠٠ ألف نسمة وهى -حسب تعريف الباحث – الفئة التى ينطبق عليها صفة المدن المتوسطة ، وقد وجد أنها إما تكون عاصمة محافظة أو المدينة الثانية فى المحافظة .

وقد خضع الباحث عند إختياره للعينات إلى كثير من المحددات مثل :

- أن يكون للمدينة ثقل إقليمى معين حتى يمكن أن يكون تأثير إستحداث عناصر إقليمية على تكوينها العمرانى ملموسا .
- أن تكون المدينة فى النطاق الحجمى بين ١٠٠-٥٠٠ ألف نسمة .
- أن تتوافر الخرائط المساحية للمدينة بصورة تمكن من دراستها .
- أن تتوافر البيانات الخاصة بالتطور العمرانى لهذه المدن على مسافات زمنية معقولة .
- أن تتوافر البيانات الخاصة بالعنصر المستحدث فى المدينة والذى سوف تتم دراسة تأثيره على عمران المدينة وبخاصة تاريخ إنشاؤه بحيث يمكن مقارنة معدلات النمو العمرانى قبل وبعد إستحداث هذا العنصر ذو الصفة الإقليمية .
- أن يراعى التنوع فى مواقع هذه المدن بالنسبة لإقاليم الجمهورية

٤-٤ منهج إختيار العينات :

أولا : المستوى الإدارى :

يمثل الدور الإدارى للمدينة أهمية كبيرة حيث يمثل مؤشرا على إتساع نفوذها وتنقسم المدن من حيث المستوى الإدارى إلى :

- عواصم المحافظات أو المدن الرئيسية .

- عواصم المراكز أو المدن المركزية .
- توابع إدارية أو مدن ليس لها دور إدارى .

ولأن الدراسة أساسا تختص بدراسة العنصر الإقليمى ، والعلاقة الإقليمية لا تظهر بوضوح على مستوى المدن المركزية وما تحتها فى المستوى الإدارى ، ولكنها تظهر بوضوح فى عواصم المحافظات أو عواصم الأقاليم وكذلك فى المدن الهامة فى المحافظات والتى لها صفة إقليمية مثل المدن الصناعية أو التى بها خدمات إقليمية أساسية .

ولذلك فسوف تركز الدراسة على هذه المدن (العواصم الإدارية و المدن المتوسطة) حتى يمكن قياس هذه العلاقة الإقليمية .

ثانيا : الموقع الجغرافى :

تختلف ملامح المدن بإختلاف العوامل الجغرافية ، ومن الأهمية بمكان أن يوضع فى الحسبان عند إختيار العينة الآتى :

- الموقع الجغرافى للمدينة .
- الارتباط بمحاور الحركة الرئيسية .
- البعد عن أقرب مركز إقليمى .
- موقع المدينة بالنسبة لإقليمها .

ثالثا : حجم السكان :

إستبعدت من الدراسة المدن الكبرى أو المليونية حيث أنها تنفرد بثقل إقليمى قوى و أيضا لها ثقل قومى ودولى ولا يمكن أن تتخذ كمقياس تبنى علية الدراسة أو تعمم منها النتائج الخاصة بالعلاقات الإقليمية حيث أنها تعتبر حالات خاصة منفردة ، ولكن عنت الدراسة بدراسة المدن ذات الحجم الذى يتراوح ما بين ١٠٠ إلى ٥٠٠ ألف نسمة حيث وجد أن هذه الفئة من المدن التى تعتبر متوسطة بين أحجام المدن فى مصر ولها فعالية فى مجال التفاعل الإقليمى بين المدن وأقاليمها أو بين المدن وبعضها البعض .

رابعا : القاعدة الإقتصادية :

تؤثر القاعدة الإقتصادية للمدن على نطاق تأثيرها الإقليمى ، وهناك العديد من الدراسات لتصنيف المدن المصرية وظيفيا سواء المدن الزراعية أو الصناعية أو التجارية أو مدن الخدمات تبعا لتوزيع العمالة فى هذه المدن .

خامسا : الخصائص العمرانية :

وسوف تركز هذه الدراسة على معدلات النمو العمرانى للمدن وإتجاهاته هذا النمو حتى يتسنى الربط بين هذا النمو العمرانى وتوجهاته وبين الدور الذى تضطلع به المدينة فى مجال إقليمها .

٤-٥ مراحل الدراسة التطبيقية :

- إختيار المدن محل الدراسة طبقا للمعايير السابق ذكرها.

من خلال اختبار المدن فى مصر فى نطاق فئة الدراسة ومعرفة الظروف العمرانية لكل مدينة وعلاقتها الإقليمية تم إختيار عدد من المدن والتى تحتوى فى عمرانها على أحد العناصر الإقليمية محل الدراسة على الأقل وهذه العناصر هى الجامعة ومحاور الحركة الإقليمية والصناعة .

- تجميع البيانات حول مدن العينة

وقد وجدت صعوبة كبيرة فى الحصول على البيانات العمرانية المطلوبة لبعض المدن محل الدراسة نظرا لعدم توافر الخرائط المساحية الحديثة بمقياس الرسم المطلوب (١/٢٥٠٠٠) حيث تم الاستعانة بخرائط منذ عام ١٩٣٧ مع تحديثها من خلال بيانات التطور العمرانى للمدينة مع توقيع الكتلة العمرانية لعام ١٩٩٠ من خلال خرائط الرفع الجوى المساحية بمقياس رسم ١/٥٠٠٠٠ والتى لم تتميز بالدقة إلا إنها تساعد على تحديد النمو العمرانى الحادث بهذه المدن .

- دراسة علاقات المدينة بإقليمها المباشر – إن أمكن – حيث لم تتوافر البيانات الإقليمية لعدد من مدن الدراسة .
- دراسة المخططات العمرانية السابقة لبعض المدن محل الدراسة إن وجدت مع المقارنة بين المستهدف والواقع الفعلى وأسباب عدم تنفيذ هذه المخططات بالصورة المتوقعة .
- تم استنتاج خريطة تطور عمرانى لكل مدينة مع قياس مساحات النمو العمرانى الممتدة فى كل مرحلة من المراحل وقياس معدلات النمو العمرانى لهذه المراحل أيضا . مع مراعاة أنه لكل مدينة من مدن الدراسة مراحل نمو على فترات مختلفة عن المدن الأخرى تبعا للبيانات الخاصة بالتطور العمرانى لكل مدينة والتى أمكن

تجميعها من خلال الخرائط والبيانات المتاحة ولكن بصفة عامة كانت تلك الفـترات تتراوح بين من ١٠ إلى ١٥ عاما .

إذن المنهج لا يعتبر خطه إقليميه ولكن منهجا تحليليا يمكن إضافة المزيد من العنـاصر له كدراسة العناصر الطبيعية والسكانية والإجتماعية والديموجرافية والمكانية لتكسبه مزيدا مـن القوه وتساعد على رسم الإطار الإقتصادى والإجتماعى والمكانى لتحقيق التـوازن العمرانـى بالمدينة

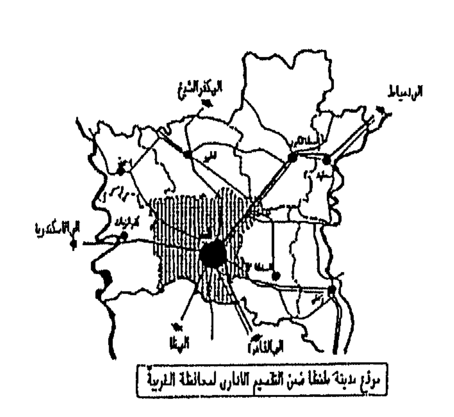
٤-٦ مدن الدراسة التطبيقية

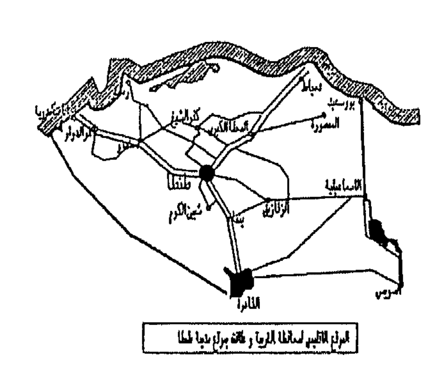
٤-٦-١ المدن التى تحتوى على عنصر الجامعة :

١- مدينة طنطا :

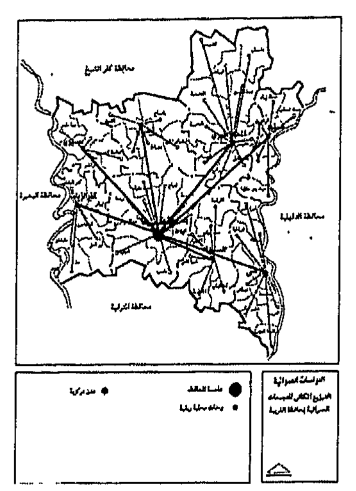
يدور عدد سكان مدينة طنطا فى فلك الثلث مليـــون نســـمه(٣٧٢,٨٩٣ نســمة) (٥) ، ويسود فى المدينه النمط الحضرى بالرغم من أنه هناك نسبه غير قليلة ريفيـــة فـــى المدينـــه (حوالى ٤,٥%) وذلك نظرا إلى بعض المظاهر والظواهر التى قد تنسب إلى الريف بينما هـــى وليدة اعتبارين أولهما عشوائية النمو الحضرى فى المدينه ، وثانيهما قوة جذب المدينه لعناصر ريفية تسعى لمصالحها فى عاصمة المحافظة التى تقوم بوظيفة خدمية فى المقام الأول ، كمـــا يسعى بعضهم للسياحة الدينية بفعل تواجد ضريح السيد البدوى . (١٠)

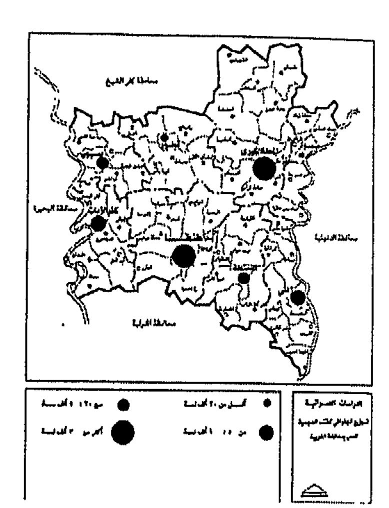
المصدر : مشروع المخطط العام لمدينة طنطا ١٩٩٩ (٢٣)


موقع مدينة طنطا ضمن التقسيم الادارى لمحافظة الغربية


الموقع الاقليمى لمحافظة الغربية و علاقة مركز مدينة طنطا

واعتبارا من التفاعل الضرورى والحتمى بين المدينه وقراها التابعة فى إطار المركـز الإدارى كدائرة تفاعل لها أولوية أولى قبل حدود المحافظة والإقليم فإننـــا نجـــد أن طنطـــا كعاصمـــه لمركزها تستقطب حوالى ٤٨,٣% من إجمالى السكان فى المركز لتشكل بذلك نسبة تحضــــر عالية على مستوى المركز ، ونجد أنه نسبه كبيرة من العاملين بالمدينـــة تســـتقر فـــى ريـــف المحافظة بينما تزاول عملها اليومى فى حركة بند وليه إلى عاصمة المركز ويؤكد ذلك امتـــداد خطوط النقل الداخلى لقرى المراكز بكثافة ملحوظة (١١)





التوزيع الحجمى والجغرافى للتجمعات العمرانية بمحافظة الغربية

المصدر : التخطيط الإقليمى لمحافظة الغربية (١٩)

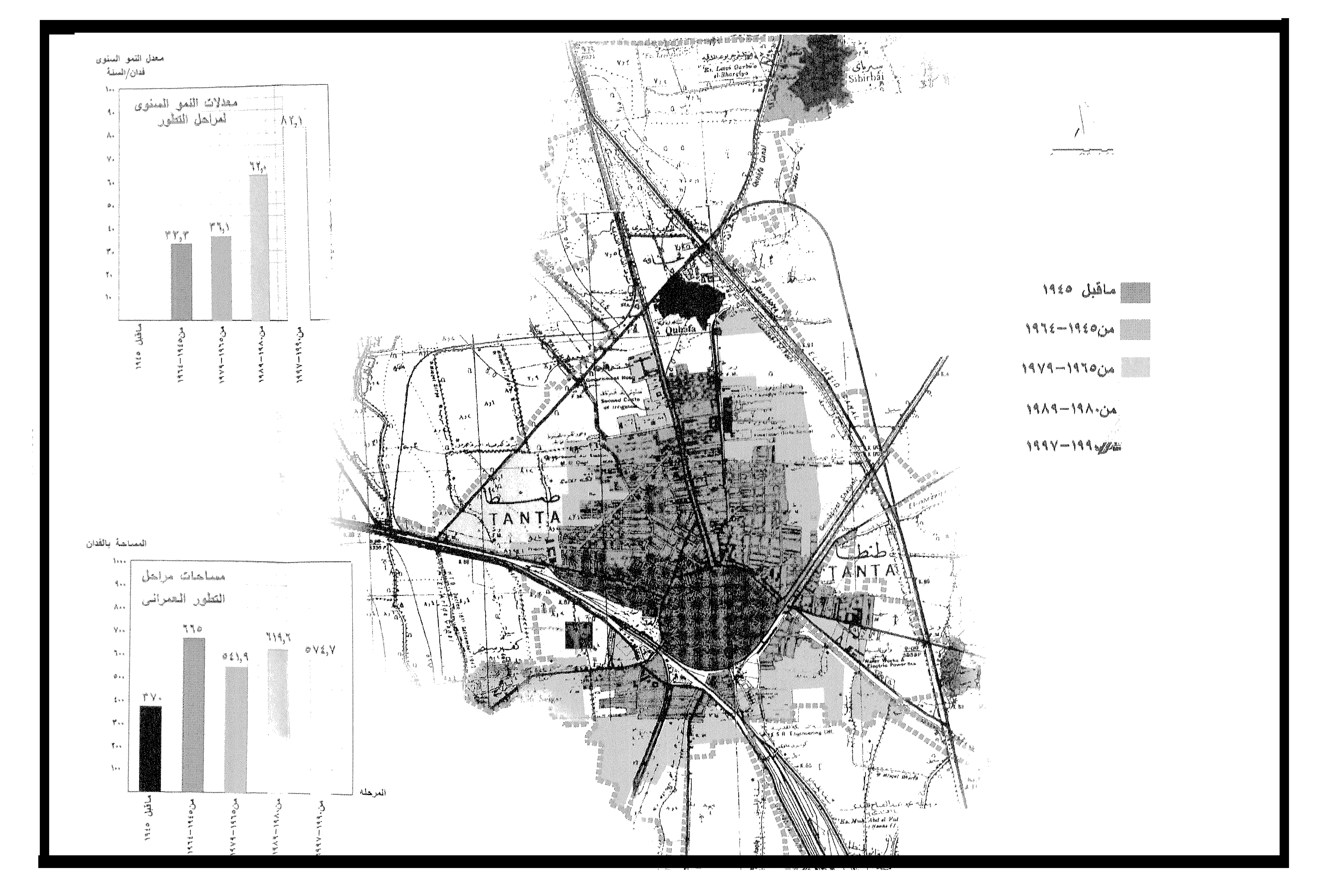
الدور الإقليمى لمدينة طنطا :

تضم مدينة طنطا كافة الأنشطة المؤكدة لدورها كمركز إقليمى والتى تتمثل فى :

- مركز تعليمى حيث الجامعة ومركز التدريب والإدارة والعديد من المدارس الثانوية.
- مركز طبى بما تضمه المدينه من مستشفيات عامه ومتخصصة وعيادات .
- مركز دينى حيث جامع السيد البدوى والمعاهد الدينية .
- مركز مواصلات حيث تلتقى بها معظم خطوط ومسارات الحركة .

بالإضافة إلى ذلك فإن الدور الرئيسى لمدينة طنطا هو كونها مركزا اقتصاديا من حيث :

- توفير فرص العمل لعدد كبير من المقيمين بالمنطقة المحيطة بها حيث تقدر فوص العمل التى يشغلها المترددون على المدينه يوميا حوالى ٣/١ من إجمالى فرص العمل بها . (١٠)
- تضم العديد من الصناعات المتعلقة بالزراعة مثل حلج القطن وإنتاج الدهون والزيوت والمنسوجات والملابس وكذلك مطاحن الدقيق ومضارب الأرز ومنتجات الألبان .
- تعتبر المدينه سوقا للمنتجات والمستلزمات الزراعية وكذلك السلع الاستهلاكية لسكان الريف المحيط بها .



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة طنطا

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

التطور العمرانى لمدينة طنطا :

المرحلة قبل عام ١٩٤٥ :

كان إتجاه النمو السائد نحو الشمال أما الإتجاه نحو الجنوب فكان أقل الإتجاهـــات وقـــد ســـاد المناطق التى عمرت بالمبانى خلال هذه المرحلة وخاصة فى إتجاه الشمال التخطيط الهندســـى الذى يتسم بالنظام الشبكى وقد ساعد على نمو المدينة فى تلك المرحلة التوسع فـــى الزراعـــة وانتعاش الحركة التجارية .[٢٠]

المرحلة من ١٩٤٥ إلى ١٩٦٤ :

تم إنشاء طريق القاهرة / الإسكندرية الزراعى سنة ١٩٥٨ وكان لامتداده شمال المدينـــة أثـــر كبير فى النمو فى اتجاهه وقد نما العمران أيضا فى إتجاهى الشرق والغرب بصـــورة ليســـت كبيرة ، أما فى إتجاه الجنوب الشرقى والغربى فقد امتد العمران إليه بصورة ملحوظة نتيجـــة لإنشاء الكثير من المبانى وشركات النقل والصناعات اليدوية اللازمة للزراعة وأيضا قد شـــهد هذا النطاق فى هذه المرحلة إنشاء عدة صناعات أهمها معـــاصر الزيـــوت ومضـــارب الأرز ومطاحن الغلال ومصانع الزيوت والصابون ومصنع شركة النصر للغـــزل الرفيـــع وشـــركة النصر لتعبئة الزجاجات وبعض مصانع إنتاج الحلوى والمكرونة ،وقد سكن هذه المنطقة عمال الصناعات والخدمات فى المدينة . وقد ضمت المدينة قرية قحافة إليها عام ١٩٦٠ .

الفترة من ١٩٦٥ إلى ١٩٧٩ :

امتد العمران على طول المحاور السابقة للنمو فملأ الفراغات فى الإتجـــاه الشـــمالى الشـــرقى وكذلك فى الإتجاه الجنوبى امتد العمران للمساحات الفضاء فى الجنوب نظرا لقيام عـــدد مـــن المشروعات الإنتاجية والصناعية وأهم ما يلاحظ فى هذه الفترة هو التدخل الجكومـــى لبنـــاء المساكن فى المدينة .

الفترة من ١٩٨٠ إلى ١٩٨٩ :

ملأ العمران معظم الفراغات المحصورة بين المدينة والطريق الإقليمى القاهرة / الإســـكندرية الزراعى وقد تخطاه فى بعض المناطق وكذلك زحف العمران إلى المنطقة الشـــمالية وتعـــدى قرية قحافة ليضمها إلى عمران مدينة طنطا مع النمو فى إتجاهى الشرق والجنوب بنسبة أقـــل منها فى الشمال والغرب .

الفترة من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٧ : أهم ما يميز تلك المرحلة هو تخصيـــص أرض فـــى شمال المدينة بجوار قرية سبرباى لإنشاء موقعا جديدا لمبانى الجامعة والتى كانت قبلا منتشرة فى عمران المدينة وقد بدأ إنشاء وتشغيل الجامعة منذ عام ١٩٩٤ فى موقعها الجديد مما تسبب

فى طفرة عمرانية كبيرة فى إتجاه الشمال والشمال الغربى على جانبى الطريق الموصل إلــى منطقة الجامعة مع النمو العمرانى فى إتجاهى الشرق والجنوب بنسبة لا تكاد تكون محسوسة .

٢- مدينة أسيوط :

تعتبر مدينة أسيوط من المدن الموغلة فى القدم ، فقد نشأت منذ عهد الفراعنة وتبعــد المدينه عن القاهرة حوالى ٣٧٥ كم جنوبا ، ويبلغ عدد سكان المدينه ٣٤٣,٦٦٢ نسمه حســب تعداد عام ١٩٩٦ ، ولا تختلف المدينه عن باقى المدن المصرية فى الماضى حيث كان أساسها سوقا صغيره يتناسب مع حجمها ، وقد وصلت تجارتها فى العصر الإسلامى إلى السودان عـن طريق درب الأربعين .

وتقع مدينة أسيوط على الضفة الغربيه لنهر النيل وتقع فى أضيق نقط السهل الفيضــى إلى الغرب من نهر النيل فى مصر العليا ، وقد أدى موقع المدينه فى إقليمها الطبيعى إلى إتخاذ المدينه موقعا مسيطرا وكأنها عقدة تتفرع منها الوحدات المختلفة التى تشــكل معــالم السـطح الرئيسية ، وتتماثل بقية أجزاء الإقليم من حولها دون وجود موضع آخر يستطيع أن ينـــافس موضع المدينه فى سيطرته على الموقع العام . (٧)

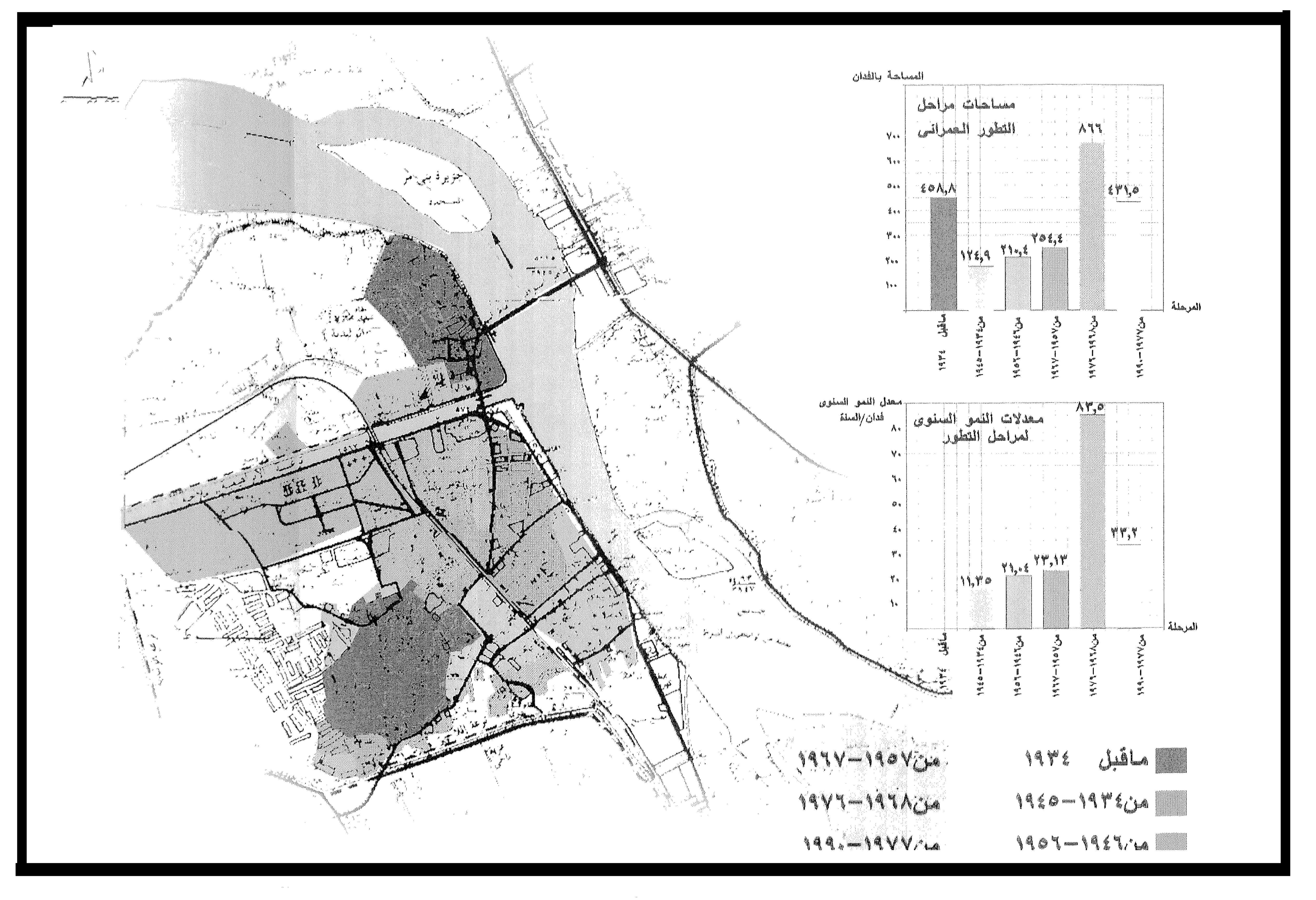
وقد ظلت مدينة أسيوط حتى العصر الحديث تنمو داخل سورها الدائرى وكانت محاور نموها فى العصور الوسطى تتجه إلى الجنوب والغرب مع محصلة نمو إلى الجنوب الغربــى ، وكان مركز المدينه القديمة هو المعبد الفرعونى الذى تحول بعد ذلك إلى كنيسة ثم أنشئت أقــدم المساجد فى المدينه ، ولما أصبحت التجارة هى وظيفة المدينه الأساسية فى العصور الوســطى المتأخرة تحول مركز المدينه إلى الشوارع التجارية أو القيساريه .

ومع مطلع العصر الحديث شقت وسائل المواصلات الحديثة طريقـــها إلــى المدينــه وأحدث ذلك انقلابا فى إتجاه محاور نمو المدينه لأن مرور الخط الحديدى فى شـــرق الكتلــة السكنية جذب العمران فى اتجاهه. (٨)

التطور العمرانى للمدينه :

المرحله قبل ١٩٣٤ :

وكانت المدينه أو الكتلة العمرانيه للمدينه تتكون أساسا من منطقة المركز ، وتعتـــبر هذه المنطقة هى النواة الأولى للمدينه وكان مسطح العمران فيـــها لا يتجــاوز ٤٥٨,٨ فــدان وكانت عوائق النمو فى هذه المرحله هو وجود الأراضى الزراعية فى جميع الإتجاهات .



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة أسيوط

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

المرحله من عام ١٩٣٤ وحتى ١٩٤٥ :

نمت المدينه فى هذه المرحله فى الاتجاهين الشرقى والشمالى فى مواجهة نهر النيل وأيضا فى الإتجاه الغربى من المدينه وقد بلغ مسطح العمران حوالى ٥٨٣,٧ فدان بمعدل نمو ١,٣٥ افدان/سنه .

المرحله من عام ١٩٤٦ وحتى ١٩٥٦ :

امتدت المدينه أساسا على نهر النيل إلى جهة الشرق وكذلك ظهرت منطقة جديده فى الشمال من ترعة الإبراهيمية وبلغت مساحة المدينه ٧٩٤,١ فدان بمعدل نمو حوالى ٢١ فدان/سنه .

المرحله من ١٩٥٧ وحتى ١٩٦٧ :

وهى الفترة التى أنشئت فيها جامعة أسيوط ، وقد قفز النمو العمرانى فى هذه الفترة فى الإتجاهات الشمالى والشمالى الغربى ، ونشط العمران على محور جديد ناحية الغرب أى فى إتجاه حى فريال شرق الجامعة ، وامتد العمران حول حى غرب وأيضا فى الجنوب حيث أنشئت محطة كهرباء أسيوط والمعهد الدينى ومستشفى الحميات ، وأصبح مسطح العمران ١٦٦٠,١ فدان بمعدل نمو ٨٣,٥ فدان/سنه ، وقد اتجه أكثر من ٦٩% من العمران إلى إتجاه الجامعة .

المرحله من ١٩٦٨ وحتى ١٩٩٠ :

وقد شهدت هذه المرحلة أيضا إنشاء جامعة الأزهر غرب الوليديه وشمالها وكذلك امتداد جامعة أسيوط غربا وإنشاء حى السادات والمنطقة الصناعية ومساكن نزله عبد الله الجديدة جنوب المدينه ، وبالإضافة إلى ذلك فقد بدئ فى إنشاء مشروعى إسكان البنك الدولى وتقسيم إسكان المعلمين جنوب المدينه ، وقد بلغت مساحة المدينه فى نهاية هذه المرحله ٢٠٩١,٦فدان بمعدل نمو ٣٣,٢ فدان/سنه .

تحليل النمو العمرانى للمدينه :

قسمت المرحلة السابقة لإقامة الجامعة إلى ثلاث فترات للنمو العمرانى حيث كانت كل فتره منهم تتم نتيجة عنصر جذب عمرانى معين ، وحسب قوة جذب كل عنصر يكون نسبة النمو العمرانى فى اتجاهه . ففى الفترة الأولى كان النمو العمرانى فى إتجاه خط السكة الحديد كعنصر ربط إقليمى ، وفى الفترة الثانية تعدى النمو العمرانى خط السكة الحديد فى إتجاه نهر النيل شرقا مما يؤكد أهمية نهر النيل وقوته كعنصر جذب عمرانى سواء كعنصر ربط إقليمى أو كعنصر ترفيهى ، وفى الفترة الثالثة اتخذ النمو العمرانى اتجاها شريطيا على نهر النيل إلى أن تعدى الامتداد ترعة الإبراهيمية فى إتجاه نهر النيل .

أما فى المرحله التى تلت إنشاء جامعة أسيوط نجد أن النمو العمرانى قد شمل جميع الإتجاهات المحيطة بالجامعة والتى لا يعوقها أى محدد ، وقد قسمت مرحلة ما بعد إنشاء الجامعة إلى فترتين ، ففى الفترة الأولى أقامت الدولة منطقه مخصصه للإسكان تسمى منطقة نائله خاتون بالإضافة إلى المنطقة الشرقيه منها والتى يتوسطها شارع الجامعة والذى يشمل الخدمات الخاصة بالجامعة من مكتبات التصوير والمطاعم وأماكن سكن الطلبة وقد كانت الأنشطة الملحقة بالجامعة هى عنصر الجذب العمرانى الأساسى . أما فى الفترة الثانية فهى الفترة التى تم فيها إنشاء منطقة فريال فى المنطقة الشرقيه للجامعة والشماليه الشرقيه للمدينه ، وهى منطقة إسكان للمستوى الإجتماعى المرتفع ، وهى من مناطق الإسكان المتميز فى المدينه والتى قامت بسبب وجود الجامعة فى هذه المنطقة ، كما تضم المنطقة الخدمات التجارية على جانبى شارع ٢٦ يوليو ويغلب عليها أيضا وجود الخدمات التجارية الخاصة بطلاب الجامعة .

٣- مدينة قنا :

تقع مدينة قنا فى جنوب مصر وهى عاصمة لمحافظة قنا وتقع ضمن محافظات إقليم جنوب الصعيد وتقع على نهر النيل ، وبالرغم من وجود نهر النيل ومواز له طريق القاهرة أسوان الزراعى إلا أن المدينة لم تنم فى الإتجاه الشريطى بمحاذاة نهر النيل أو الطريق .

وعلى الرغم من أن محافظة قنا تعتبر من المحافظات الطاردة للسكان إلا أن معدلات النمو السكانى تكاد تكون مقاربة للمستوى القومى ، مما يتسبب فى التوسع العمرانى فيها على حساب الأراضى الزراعية . ويبلغ عدد سكان مدينة قنا ١٥٥,٣٨٢ نسمة بحسب تعداد عام١٩٩٦. [٥]

ويضم مركز مدينة قنا مركز دشنا شمالا شرق ننهر النيل ومركز فقط ومركز قوط جنوبا شرق النيل ، ويضم إقليمها الأكبر مدينة الأقصر جنوبا شرق النيل ومركز نجع حمادى شمالا شرق وغرب النيل .

ويوجد بإقليم المدينه العديد من الصناعات مثل :

- مصانع السكر بقوص ودشنا.
- مصنع الغزل بقنا .
- مصنع المكرونة بقنا.
- مطاحن الحبوب المنتشرة.

إلا أن معظم هذه المصانع ليس لها ثقل على المستوى القومى ويقتصر إنتاجها على المستوى المحلى . [٤]

أما بالنسبة للسياحة فبالرغم من غنى محافظة قنا بالمزارات السياحية والآثار التى يقصدها السياح من جميع الأنحاء إلا أن مدينة قنا نفسها تعد فقيرة نسبيا من هذه الجهة.

تطور العمران بمدينة قنا :

المرحلة قبل عام ١٩٣٧ :

وتظهر الكتلة العمرانيه فى بقع متفرقة يفصلها القواطع مثل السكة الحديد والطرق وخور قنا والترع والمقابر ، ويتضح أهم هذه البقع العمرانيه المحصورة بين ترعة الشنهوريه شمالا وخور قنا جنوبا وهى تمثل نواة المدينه القديمة وقد وصل مسطح المدينه فى ذلك الوقت حوالى ٣٨٠ فدان .

المرحله من عام ١٩٣٧ إلى ١٩٥٤ :

امتد العمران متاخما للمناطق السكنية فى المرحله السابقة وبخاصة فى المنطقة التى نمت حول خور قنا بعد ردمه ، وبلغ مسطح المدينه فى هذه المرحله حوالى ٦١٤,٦ فدان بمعدل نمو سنوى حوالى ١٤,٦ فدان/سنه .

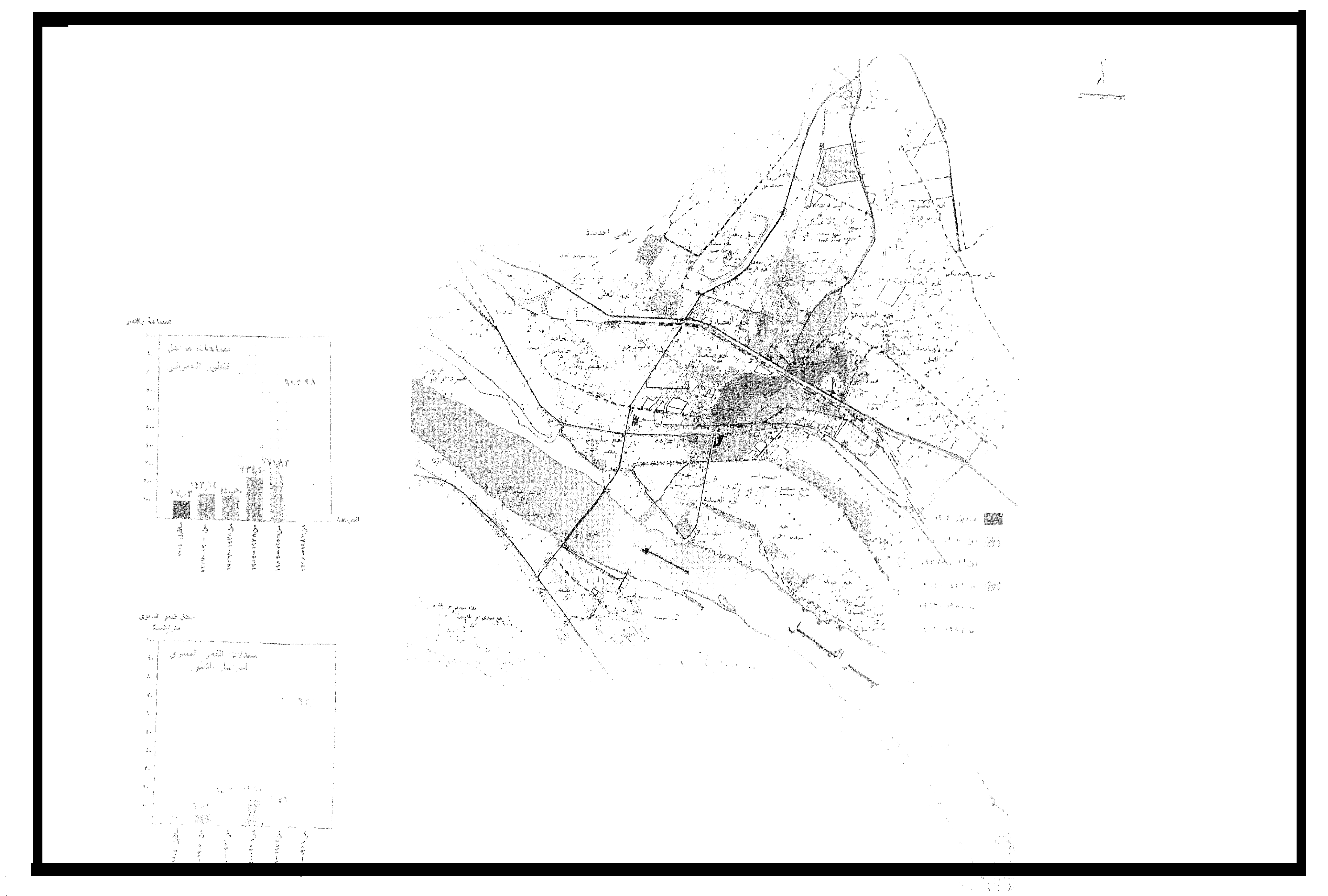
المرحله من ١٩٥٥ إلى ١٩٨٦ :

شهدت هذه المرحلة ملء الجيوب المحصورة بين المناطق العمرانيه وخاصة شمالا وجنوبا من الطريق الإقليمى وخط السكة الحديد مع إنشاء منطقتين عمرانيتين فى جنوب المدينه وقد أصبح مسطح العمران فى هذه المرحله حوالى ٨٨٦,٤٣ فدان بمعدل نمو عمرانى ٨,٧٦ فدان/سنه .

المرحله من ١٩٨٧ إلى ١٩٩٨ :

حدثت طفرة عمرانية كبيره فى هذه المرحله وخاصة فى إتجاه الشمال وكذلك فى إتجاهى الشرق والغرب ، وذلك نتيجة لإنشاء جامعة جنوب الوادى فى الشمال من مدينة قنا مما جذب العمران بشده إلى هذا الإتجاه وقد زاد مسطح المدينه إلى ١٥٨٠,٤١ فدان بمعدل نمو سنوى حوالى ٦٣,١ فدان/سنه منها حوالى ٦٠% من هذه الزيادة فى إتجاه الجامعة .

ونجد أن التمركز الحالى للاستعمالات فى نواة المدينه يرجع إلى سهولة الوصول إليها وارتباطها بمنطقة سيدى عبد الرحيم فى الشمال عن طريق نقطة إتصال رئيسيه ، وأيضا اتصالها بباقى أجزاء المدينه عن طريق محاور الحركة الرئيسية بشارع الجميل فى الشرق



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة قنا

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

وشارع المديرية فى الجنوب وشارع ترعة الشنهوريه فى الغرب ، مما أوجد تنافس بين الإستعمالات المختلفة لاحتلال مواقع داخل تلك المنطقة.

وقد تأثر العمران فى المدينه بالعديد من العوامل مثل :

- إنشاء منطقة التعمير عام ١٩٥٦ وهى مدينه للعمال فى جنوب شرق المدينه تاركا مساحات كبيره خاليه من العمران مما أدى إلى نمو العمران فى هذه الفراغات فيما بعد .
- فى منطقة المنشية أنشئت العديد من الخدمات التعليمية فى غرب المدينه فجذبت النمو فى إتجاهها وساعد على تأكيد هذا النمو إنشاء طريق يربط بين كوبرى قنا والطريق الإقليمى.
- فى جنوب شرق المدينه فى منطقة الحميدات تأثر النمو فى هذه المنطقة بمحور طريق قنا- قوص بواجهة مدينة العمال وهى شرق منطقة المديريات وتعتبر امتدادا لها ، وقد ساعد على النمو فى هذه المنطقة ردم خور قنا وإنشاء بعض البلوكات السكنية فى مكانه.
- فى منطقة سيدى عبد الرحيم أثر وجود محور الطريق الإقليمى أسيوط - أسوان على النمو العمرانى بطول هذا المحور رغم أن الاتجاهين الشرقى والغربى من هذا المحور غير مرغوب الامتداد فيهما نظرا لوجود أراض زراعية جيده .
- فى الإتجاه الشمالى بعد تخطيط موقع جامعة جنوب الوادى والتوصية بتخطيط مناطق سكانية جديده مجاوره للجامعة بدأ الامتداد القوى نحو الشمال وهى منطقه مرغوبة للنمو العمرانى بها نظرا لأنها أراض صحراويه

وقد حدثت طفرة عمرانية كبيرة فى المدينة فى العشر سنوات الأخيرة فى الإتجاه الشمالى والشمالى الشرقى وذلك بسبب :

- تخصيص أراض لجامعة جنوب الوادى فى شمال شرق المدينة
- تخصيص أراض للنقابات والجمعيات والإسكان الحكومى .

المؤثرات على النمو العمرانى فى المدينة :

- الطريق الإقليمى والسكة الحديد بمحاذاة ترعة الكلابية ، ولم تمنع نمو المدينة ولكنها تقسم المدينة إلى جزأين شمالى وجنوبى .
- المناطق العسكرية والأمنية .
- المقابر .. فتوجد مقابر المسلمين فى القطاع الشمالى من وسط المدينه وتحيط بها المناطق السكنيه ، وقد صدر قرار بنقلها على المدى الطويل لاستغلال موقعها ، أما مقابر المسيحيين ففى غرب المدينه وحولها أيضا مناطق سكنيه .

- منطقة الجامعة فى الشمال الشرقى للمدينة وهى تحد المدينه فى هذا الإتجاه وتفصل بين المدينه القائمة والموقع المقترح لمدينة قنا الجديدة ، وهى تمثل عـــامل جـــذب عمرانى حيث تجذب الجامعة السكن والأنشطة المصاحبة للجامعة .

٤- مدينة الزقازيق :

على الرغم من أن مدينة الزقازيق تعد من المدن المصرية الحديثة إلا أن نشأتها ترجع أساسا إلى العصور الفرعونية ، ويرجع تأسيس مدينة الزقازيق الحديثة إلى الثلاثينات الأولـــى من القرن التاسع عشر حيث أنشئت قناطر الزقازيق سنة ١٨٣٢ ، ويبلغ تعداد مدينة الزقـازيق ٢٦٧,٥٦٩ نسمه حسب تعداد عام ١٩٩٦. [٥]

تطور العمران بالمدينة :

فى عام ١٨٨٦ :

كانت مدينة الزقازيق ممركزة حول قناطر الزقازيق بالإضافة إلى بعض التجمعات المتفرقـــة ، وكان مجموع مسطح العمران لا يتجاوز ١٠٣ فدان .

المرحلة ما بين ١٨٨٦ إلى ١٩٢٠ :

نما العمران بمعدل حوالى ٨ أفدنه فى السنة فامتلأت الفراغات البينية وقفـــز العمـــران إلـــى الجانب الشرقى من السكة الحديد ، وأصبح مسطح العمران حوالى ٣٧١ فدان .

المرحلة من ١٩٢١ إلى ١٩٣٧ :

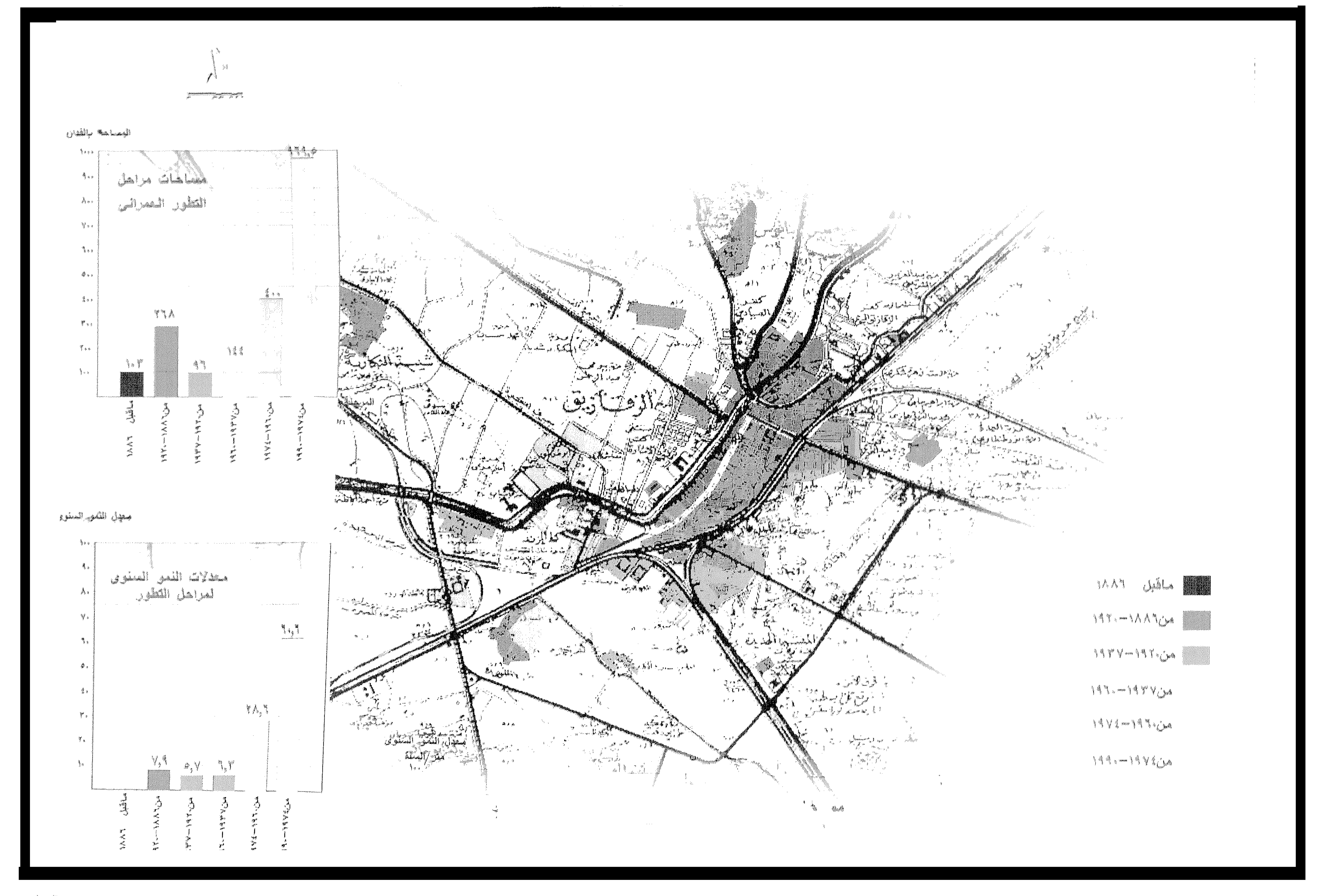
كان معدل النمو العمرانى حوالى ٥.٧ فدان/سنه وكان النمو على شكل إمتـــدادات بالمنـــاطق المعمرة وخاصة فى شرقى وجنوبى السكة الحديد وأصبح مسطح العمران حوالى ٤٦٧ فدان .

المرحلة من سنة ١٩٣٧ إلى ١٩٦٠ :

امتدت المدينه على الأطراف وخاصة فى جهات الشرق والشمال ، كما نشأت مناطق جديـــــده وأصبح مسطح العمران حوالى ٦١٠ فدان بمعدل زيادة سنوية ٦.٣ فدان/سنه .

المرحلة من ١٩٦٠ إلى سنة ١٩٧٤ :

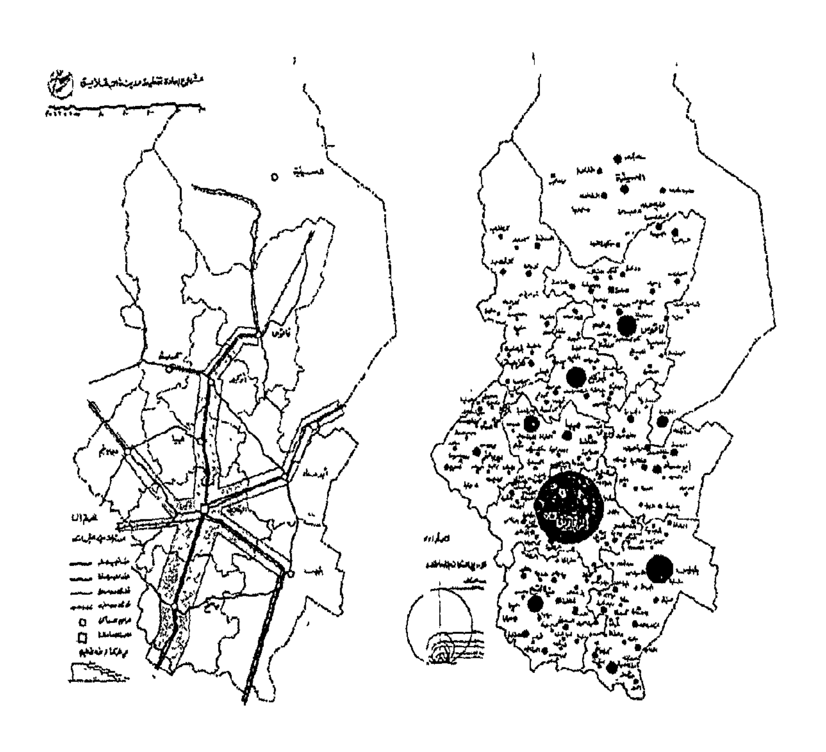
وبدأت فى هذه المرحلة الطفرة العمرانية للمدينة حيث أصبح مسطح العمران حوالـــى ١٠١١ فدان بزيادة سنوية قدرها ٢٨.٦ فدان/سنه وامتدت المدينه إلى القرى القريبـــه وخاصـــة فـــى النواحى الشرقيه والشماليه للمدينه وتميزت هذه المرحله بظهور عدد من التقسيمات المعتمـــده للأراضى خاصة فى غرب المدينه وجنوبها الغربى . [٦]



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة الزقازيق
المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

المرحلة من ١٩٧٤ إلى ١٩٩٠ :

حدث إنفجار عمرانى فى المدينه فى هذه المرحله حيث وصل مسطح العمران إلـــى ١٩٨٠.٥ فدان بمعدل نمو سنوى حوالى ٦٠.٦ فدان/سنه ويرجع ذلك إلى العديد من العوامل التـــى أدت إلى النمو السكانى والذى أدى بالضروره إلى النمو العمرانى ، وقد تركز النمو العمرانى فـــى الإتجاه الشرقى والشمال الشرقى حيث تقع منطقة جامعة الزقازيق والتى أسهمت بقدر كبير فى إجتذاب النمو العمرانى فى إتجاهها .



موقع مدينة الزقازيق بالنسبة لمحافظة الشرقية وارتباطها بباقى التجمعات فى المحافظة
المصدر : التخطيط الشامل لمدينة الزقازيق - ١٩٧٤ (٦)

تحليل للتطور العمرانى بالمدينة :

نشأت مدينة الزقازيق من تجمعات سكنيه متفرقة ومتعددة ،ثم إلتحمت بمرور الزمـن ، وأهم هذه التجمعات وأقدمها هو التجمع السكنى حول قناطر التسعة والذى كـان يعتـبر نـواة لمدينة الزقازيق.

وحتى بداية هذا القرن كانت السكة الحديد تعتبر عائقا للنمو العمرانى وكـانت حـدود المدينه تنحصر بين السكة الحديد وبحر مويس ، ولما امتلأت هذه المنطقة قفز العمـران إلـى

شرقى السكة الحديد ، واستمر العمران فى الزيادة فى هذه المنطقة ولكن بمعدلات منخفضة فى البداية نتيجة للعزلة والإحساس بإن هذه المنطقة خارج نطاق عمران المدينه ، حتى وصل فى عام ١٩٦٠ إلى تجمع محسوس أدى إلى جذب المزيد من العمران إليه ، فزادت سرعة النمو العمرانى فى المنطقة وخاصة بعد إنشاء طريق المعاهدة الجديدة ، وشهدت هذه المنطقة معظم التطور العمرانى فى هذه المرحله .

وقد قفز معدل النمو العمرانى للمدينه فى الفترة بين ١٩٦٠ إلى ١٩٧٤ إلى معدلات لم يسبق لها مثيل فى تاريخ المدينه نتيجة للعوامل الآتية : [٦]

- الأزمة الشديدة فى السكان التى نشأت فى هذه الفترة خاصة بعد حرب ١٩٦٧ وتهجير عدد كبير من أهالى منطقة القناة إلى المدينه (حوالى ٥٦ ألف نسمه) ، وإزدادت الأزمة حده بعد البدء فى إنشاء جامعة الزقازيق عام ١٩٧٣ فكان من اللازم بناء عدد كبير من المساكن الخاصة والعامة .
- تميزت هذه الفترة بإنشاء عدد وافر من المبانى العامة ومبانى الخدمات ومن أهمها الجامعة ، وقد تجمعت معظم المبانى الإدارية ومبانى الخدمات فى المنطقة المقابلة لمنشأة أباظه وأبو الريش .
- شهدت هذه المنطقة أيضا إنشاء عدد كبير من المبانى الصناعية فى جنوب المدينه وغربها .
- فى الفترة التى تلت إنشاء الجامعة بين عام ١٩٧٤ وحتى ١٩٩٠ نجد أنه قد حدث جذب سكانى كبير حول الجامعة فى المنطقة التى تشمل مناطق تجاريه وخدمات على مستوى جيد وكذلك نمط إسكان مخطط وأيضا توفير عدد كبير من الوظائف المختلفة بالجامعة وما حولها مما أدى إلى حدوث حراك سكانى بالمدينة وكذلك أدى إلى جذب سكانى من خارج المدينه وقد كان هذا النمو العمرانى يحدث على حساب المساحة الزراعية بالمدينة والتى تعتبر من أجود الأراضى الزراعية بمنطقة الدلتا .

أصبح معدل النمو العمرانى فى المدينه فى هذه المرحله فى مدينة الزقازيق حوالى ٦٠,٦ فدان/ سنه مما يعد معدل كبير بالمقارنة بالمراحل السابقة له وقد تضاعفت الكتلة العمرانيه فى هذه المرحله ، وقد كان النمو العمرانى فى إتجاه الجامعة أكثر من ٥٠% من هذا النمو مما أعطى شكل المدينه شكلا مستطيلا مميزا فى إتجاه الجامعة .

ثانيا : المدن التى يمر بها محور حركة إقليمى :

١-مدينة قنا :

وقد سبق ذكر التطور لعمرانى لمدينة قنا فى الجزء الخاص بالجامعة .

٢ – مدينة بلبيس :

تقع مدينة بلبيس بمحافظة الشرقية الممتدة على الحد الشرقى لدلتا النيل والتى يحدها من الشمال والشمال الغربى محافظة الدقهلية ومن الجنوب والجنوب الغربى محافظة القليوبية ، أما من ناحية الشرق فتحدها محافظة الإسماعيلية وبحيرة المنزلة . (١)

وتعد مدينة بلبيس ثانى أكبر مدن محافظة الشرقية من حيث التعداد بعد مدينة الزقازيق عاصمة المحافظة ، وتتميز المدينة بموقعها الهام حيث تبعد عن وسط مدينة القاهرة حوالى ٥٠ كم وعن مدينة الزقازيق ٢٤ كم وعن مدينة العاشر من رمضان ٢٥ كم ، كما كان لإرتباط موقع مدينة بلبيس بإقليم القاهرة الكبرى والدلتا ومدن قناة السويس وقربها من الصحراء الشرقية أثره فى جذب مختلف الأنشطة الحيوية للمدينة مما عرض الأراضى الزراعية المتاخمة لها للتناقص المستمر كنتيجة للتوسع العمرانى الناتج عن الزيادة السكانية العالية بالمدينة .

وتقع مدينة بلبيس ضمن مدن إقليم قناة السويس الذى يضم ٦ محافظات وهى الشرقية وبورسعيد والسويس والإسماعيلية وشمال وجنوب سيناء ، وهنا يجب أن نذكر أن محافظة الشرقية لها مميزات مختلفة عن باقى محافظات الإقليم حيث تجمع بين خصوبة أرض الدلتا ووجود الظهير الصحراوى الذى يمكنها من استصلاحه والنمو العمرانى فى اتجاهه . (٢)

وتعتبر مدينة بلبيس ثانى مدينة فى محافظة الشرقية بعد مدينة الزقازيق العاصمة ، ويبلغ تعدادها حوالى ١١٣.٠٠ ألف نسمة حسب تعداد ١٩٩٦ . (٥)

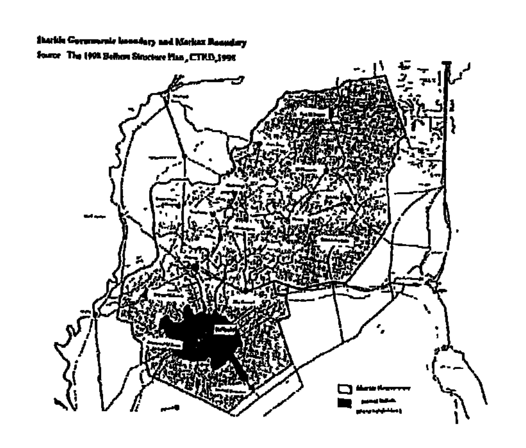
و تأتى أهمية مدينة بلبيس نظرا لموقعها على ترعة الإسماعيلية وقربها النسبى من المدن الجديدة مثل مدينة العاشر من رمضان و مدينة العبور , بعد إنحسار دورها الوظيفى كعاصمة للمحافظة ونقله إلى مدينة الزقازيق ، إلا أن النمو الإقتصادى مثل الصناعة وإستصلاح الأراضى بالمناطق المتاخمة لها قد أدى إلى إزدهار المدينة مرة أخرى فى النصف الأول من

هذا القرن ، بالإضافة إلى قربها النسبى من مدينة القاهرة الكبرى كتجمع حضرى يخدم قطاع التجارة فى المدينة .

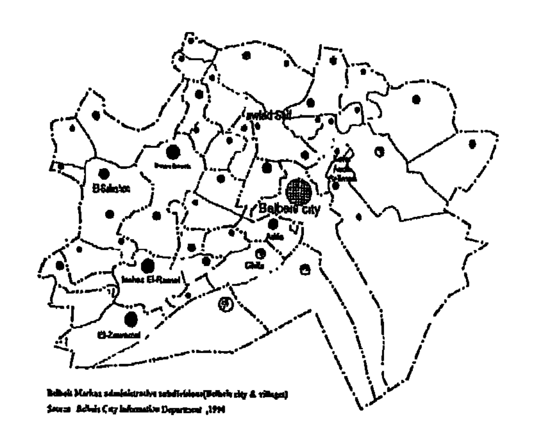
التطور العمرانى والتاريخى لمدينة بلبيس :

تعتبر مدينة بلبيس من أقدم المدن المصرية حيث يرجع تاريخها إلى ما قبل بداية الفتح الإسلامى فى عهد عمرو بن العاص ، وقد كانت المدينة بموقعها على ترعة الإسماعيلية أحد فروع نهر النيل والتى كانت من أهم الشرايين المائية والتى أعطت المدينة الأهمية التجارية .

موقع مدينة بلبيس بالنسبة لمحافظة الشرقية



موقع مدينة بلبيس بالنسبة لإقليمها المباشر



المصدر : المخطط الهيكلى لمدينة بلبيس – مارس١٩٨٥ (١)

المرحلة قبل عام ١٩٣٩ :

كانت الكتلة العمرانية متمثلة فى المدينة القديمة حيث كان يحدها من الشمال مصرف بلبيس والذى تم ردمه فيما بعد ، ومن الجنوب ترعة الإسماعيلية ومنطقة الجبانات ، ومن ناحيتى الشرق والغرب مناطق زراعية والتى إمتد إليها العمران فيما بعد وقد وصل مسطح المدينة فى هذا الوقت إلى ١٢٢.٤ فدان .

المرحلة من ١٩٣٩ إلى ١٩٦٥ :

فى هذه الفترة أخذ العمران يتجه فى نموه ناحية الشمال نتيجة لتحويل مسار مصرف بلبيس والذى كان له تأثير كبير على النمو العمرانى فى هذا الإتجاه ، وكذلك إنشاء مصنع الجوت الذى ساعد إنشاؤه على نمو المدينة فى الإتجاه الجنوبى ، وقد أخذت المدينه تتوسع فى هذين الإتجاهين حتى وصل مسطح المدينة إلى ٥٨٠ فدان بمعدل نمو سنوى ١٦.٨ فدان/سنة.

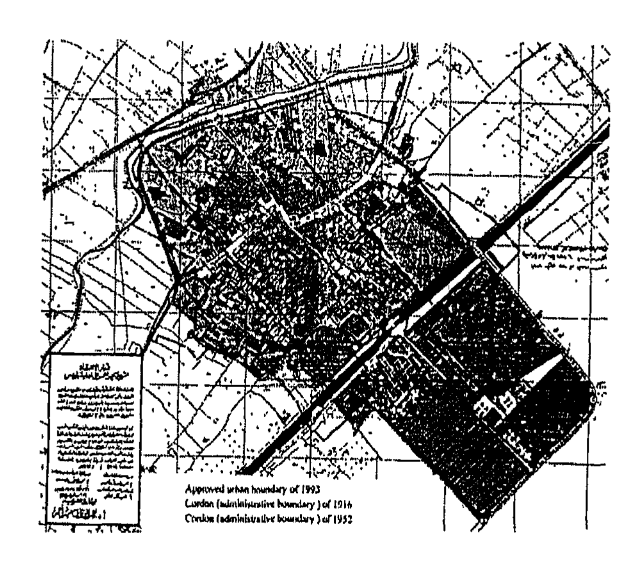


مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة بلبيس

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

المرحلة من ١٩٦٥ إلى ١٩٨٥ :

فى هذه الفترة واصلت المدينة نموها وزحفها فى جميع الإتجاهـــات ، ففـــى الإتجـــاه الشمالى واصل العمران إمتداده ليصل إلى خط السكة الحديد الذى يربط مدينة القاهرة بعاصمـــة المحافظة مارا بالمدينة ، بل وتعداها ، كما وصل من ناحية الجنوب إلى طريق القاهرة/بلبيـــس الصحراوى وإمتداد طريق عبد المنعم رياض الذى يحد الكتلة العمرانية للمدينة من جهة الشرق ، وفى إتجاه الغرب بدأ العمران يزحف على الأراضى الزراعية بشكل محدود ، وقـــد وصـــل مسطح المدينة فى نهاية هذه الفترة إلى ٧٧٠ فدان بمعدل نمو عمرانى قدره ٩.٥ فدان/سنه .



الحيز العمرانى لمدينة بلبيس ١٩٩٣

المصدر : الحيز العمرانى لمدينة بلبيس – ١٩٩٣ (٣)

المرحلة من ١٩٨٥ إلى ١٩٩٧ :

فى هذه الفتره شهدت المدينه إنشاء العديد من الخدمات والمنشآت وخاصة فى الأطراف والتى كان لها الأثر المباشر فى نموها وزحفها فى جميع الإتجاهات ، بالإضافة إلـــى إمتـــداد العمران فى المناطق الفضاء والجيوب الزراعية على أطراف المدينة وبخاصــــة فـــى إتجـــاه الطريق الصحراوى المؤدى إلى القاهرة ، وقد وصل مسطح المدينة فى نهايـــة هـــذه الفـــترة ١٠٧٤ فدان بمعدل نمو عمرانى ٣٨ فدان/سنة .

٣-مدينة بنىسويف:

هى عاصمة لمركز بنى سويف وللمحافظة وهى تشغل موقعا هندسيا متوسطا ليس داخل أراضى المحافظة فحسب بل أيضا بين عواصم المحافظات المجاورة لها ، هذا الموقع الهندسى ذو الأهمية الإستراتيجية هو الذى وجه أنظار الحملة الفرنسية إلى أهمية المدينة فاختيرت فى عام ١٧٩٩ لتكون عاصمة إقليمية ، ومنذ ذلك التاريخ لم يستطع أى تغيير إدارى أن يتجاهل هذه المدينة . (١٦)

ويبلغ تعداد مدينة بنىسويف ١٧١,٧٣٤ ألف نسمة حسب تعداد ١٩٩٦ . (٥)

وقد نشأت المدينة فى الأصل كميناء لمدينة إهناسيا التى كانت عاصمة لمصر فى بعض الفترات ، وفى هذه الفترة كان العمران يتطور بطريقة التتابع السكنى ، أى أن العمران الحديث يقوم فوق العمران القديم مما من شأنه أن يرفع من منسوب العمران فيوفر الحماية من أخطار الفيضان ، فنجد أن أقدم منطقة هى أعلاها منسوبا ،وهى المنطقة المحددة بشارع إسلام جنوبا وشارع أبو عميرة فى الشرق وشارع الجبالى فى الشمال وكانت محددات النمو فى هذه المرحلة هى خور بنىسويف فى الجنوب والسكة الحديد فى الشمال ،لذا بدأت المدينة فى النمو غربا نظرا لوجود إستعمالات محددة للعمران فى الشرق مثل الجبانات والسلخانه ،وكان لإنشاء الكبارى على ترعة الإبراهيمية أثره فى جعل المدينة تمتد إلى الإتجاه الشمالى ،وكذلك كان لإنشاء المبانى العامة فى الشمال مثل مصلحة الرى ومصلحة السجون والمساحة ومستشفى الرمد ودار المعلمين أثره أيضا فى جذب العمران فى إتجاه الشمال . (١٥)

وبعد إنشاء خزان أسوان بدأ نهر النيل فى الانحسار عن المدينة مما أدى إلى إلغاء العائق الجنوبى للامتداد وبدأت المدينة فى النمو فى إتجاه النهر جنوبا .

المرحلة من ١٩٩٠ وحتى ١٩٣٠ :

كانت المدينة فى هذه المرحلة محصورة بين الخور شرقا والترعة الإبراهيمية غربا وبلغ مسطح المدينة فى هذه المرحلة ٤٧١,٥ فدان .

المرحلة من ١٩٣١ إلى ١٩٦٠ :

توسعت المدينة فى إتجاه الشمال والجنوب والغرب متخطية ترعة الإبراهيمية وحتى خط السكة الحديد ، وظهرت بعض التجمعات الريفية جهة الشرق مكان الخور مثل قرية الدوية وبنىعطية وبياض وأنشئ مبنى الكهرباء والمياه ومستشفى الرمد عام ١٩١٢ ، وقد بلغ مسطح المدينة فى نهاية هذه المرحلة ٥٨٤,٥ فدان وذلك بمعدل نمو ٣,٧ فدان/سنة .



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة بنى سويف

المصدر : الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

المرحلة من ١٩٦١ إلى ١٩٧٤ :

امتدت المدينة فى إتجاه الشمال وتخطى العمران خط السكة الحديد والخور جهة الشـرق بعـد إنشاء كوبرى عليه وكان النمو أساسا فى إتجاهى الشمال والشرق بالإضافة إلى نمو ثانوى فـى إتجاه الغرب دون الجنوب وقد وصل مسطح العمران فى المدينة فى نهاية هذه المرحلة حوالـى ٦٢٦,٠٠ فدان وذلك بمعدل نمو ٢٩,٤ فدان/سنة .

المرحلة من ١٩٧٥ وحتى ١٩٩٠ :

نمت المدينة بصورة كبيرة وفى إتجاهات متعددة وبخاصة بعد إنشاء الطريق الدائرى والكوبرى الذى يعبر النيل إلى الجهة الشرقية وكانت محاور النمو الأساسية هى فـى إتجـاهى الشـرق والغرب مع بعض النمو فى إتجاه الشمال وقد بلغ مسطح العمران فى نهاية هذه المرحلة حوالى ١١٥٦,٠ فدانا وذلك بمعدل نمو ٣٥,٣ فدان /سنة . (١٨)

تحليل النمو العمرانى لمدينة بنىسويف :

تحددت محاور النمو فى المدينة تبعا للعوامل المشجعة على النمو كامتداد الطـرق والكبـارى ووجود الأراضى المتاخمة للعمران على الرغم من أنها من الأراضى الزراعية الجيدة ، وقـد كان فى البداية وجود الترع والمصارف وخط السكة الحديد بمثابة موانع للنمو العمرانى وقـد تغلب العمران على هذه العوائق وبخاصة بعد إنشاء العديد من الكبـارى ومحـاور الحركـة الجديدة. (١٧)

ثالثا : المدن التى بها توطن للصناعات الكبيرة :

١-مدينة طنطا :

وقد سبق سرد التطور العمرانى لمدينة طنطا فى الجزء الخاص بالجامعة .

٢-مدينة كفر الدوار :

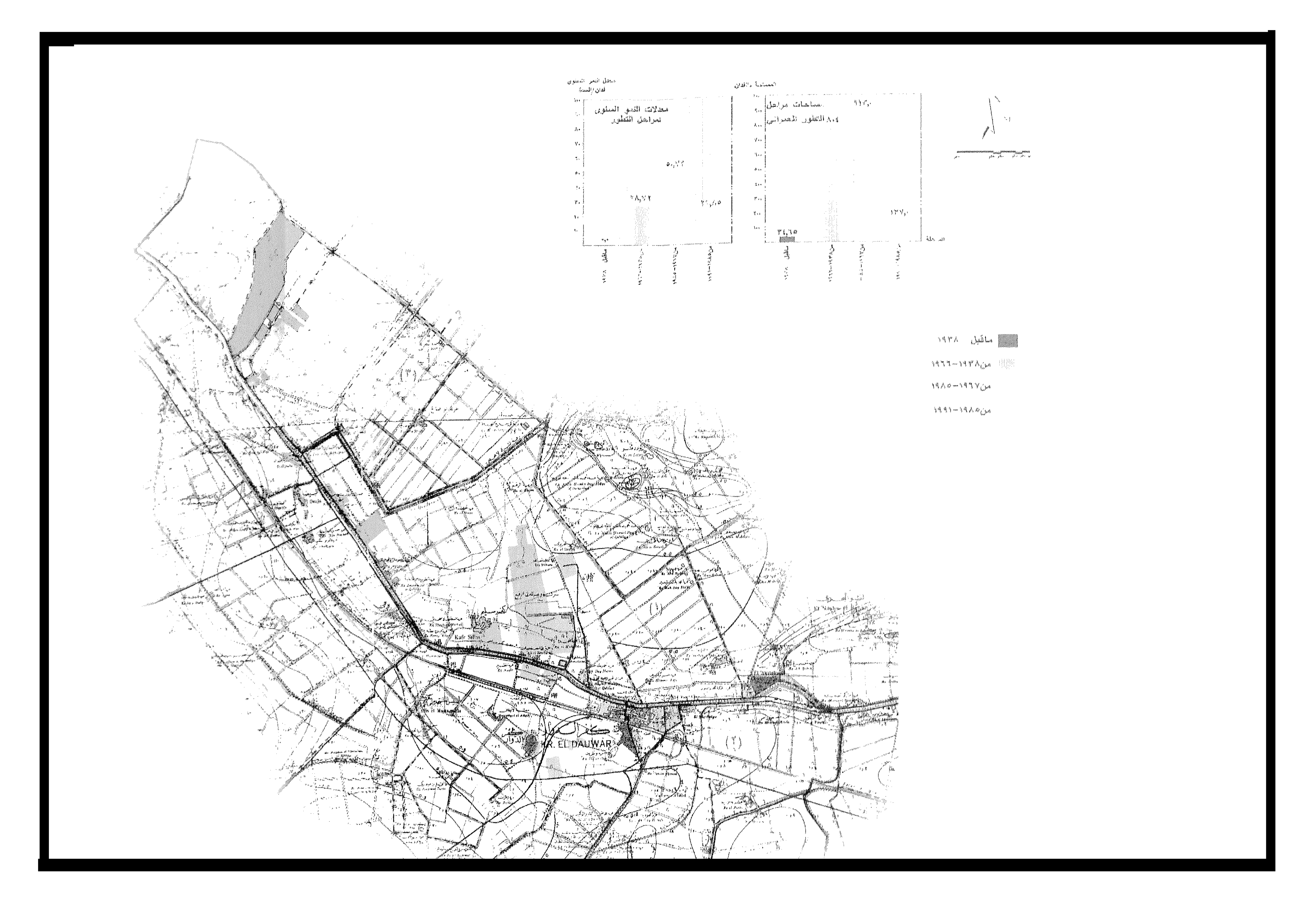
مدينة كفر الدوار من مدن الدلتا الصناعية الهامة وتقع المدينة فى محافظة البحيرة ضمن نطاق إقليم الإسكندرية وهو أحد الأقاليم الإقتصادية الثمانية والذى يشمل محافظتى الإسكندرية والبحيرة ويعتبر الثانى من حيث الأهمية الإقتصادية والسكانية بعد إقليم القاهرة الكبرى على المستوى القومى حيث تقع به مدينة الإسكندرية العاصمة الثانية لمصر . ومن أهم ما يميز هذه المدينه هو الطفرة العمرانيه الهائلة التى شهدتها بعد نشأة الصناعة بها وقد مر النمو العمرانى فى المدينه بعدة مراحل . (١٤)

مرحلة ما قبل عام ١٩٣٨ :

شهدت هذه المرحلة نشأة مدينة كفر الدوار المحطة فى المنطقة المتاخمة لمحطة السكة الحديد ونمو المدينه ، وقد كانت المنطقة التى تمثل كردون المدينة تحتوى على تجمعات ريفية أهمها قرية العكريشه وقرية كفر الدوار البلد . وقد بلغ مسطح الكتلة العمرانيه فى هذه المرحلة حوالى ٣٤,٦٥ فدان .

المرحلة من ١٩٣٨ إلى ١٩٦٦ :

يرتبط النمو العمرانى للمدينه فى هذه الفترة بتوطن ثلاث صناعات كبرى بالمنطقة ، فقد تأسست شركتا مصر للغزل والنسيج الرفيع ومصر صباغى البيضا عام ١٩٣٨ وتأسست شركة مصر للحرير الصناعى عام ١٩٤٦ . وقد ظهرت بعض المناطق السكنية متاخمة لهذه الصناعات ، من أهمها المنطقة المحصورة بين ترعة المحمودية شمالا وخط السكة الحديد جنوبا وهى المنطقة التى تمثل مركز المدينة التجارى فى ذلك الوقت ، وتخطى العمران خط السكة الحديد فى المنطقة المحصورة بينه وبين الطريق الزراعى ، فضلا عن نمو المنطقة السكنية التابعة لمصنع الحرير الصناعى . وقد أضيفت قرية كفر الدوار البلد إلى كردون المدينة قبل نهاية هذه المرحلة وبالتحديد فى عام ١٩٦٠ .



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة كفرالدوار

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

وقد أصبح مسطح الكتلة السكنية فى هذه المرحلة حوالى ٨٠٤ فدان وذلك بمتوسط نمو سنوى حوالى ٢٨,٧٢ فدان/سنه .

المرحلة من ١٩٦٧ إلى ١٩٨٥ :

شهدت هذه المرحلة توطن صناعات جديدة مثل محلجا الأقطان وشركة النصر لتجفيف المنتجات الزراعية (مصنع تجفيف البصل) وشركة مواد الصباغة والكيماويات التى تأسست عام ١٩٧٤ ، وقد حدثت توسعات سكنية جديدة فى شرقى شركة مصر للغزل والنسيج وفى المنطقة الجنوبية الشرقية من شركة صباغى البيضا ، بالإضافة إلى التوسعات فى منطقة أنطونيادس الكبرى وعلى أطراف المنطقة الواقعة جنوبا من خط السكة الحديد .

وقد تعدل كردون المدينة وشمل ضمن حدوده الجديدة تجمعات كفر سليم والسعرانية وبردلة والعكريشة ومنشأة الأوقاف . وقد تطور مسطح الكتلة العمرانية فى هذه المرحلة إلى حوالى ١٧١٧,٠ فدانا بمتوسط نمو سنوى قدره ٥٠,٧٢ فدانا/سنة .

المرحلة من ١٩٨٥ إلى ١٩٩١ :

لم يحدث توسعات صناعية كبيرة فى هذه المرحلة وبالتالى استقر مسطح المدينة إلى حد كبير وتوقفت الطفرات فى المساحة التى صاحبت التطور الصناعى فى المدينة فى المراحل السابقة وقد نمت المدينة فى هذه المرحلة ووصل مسطحها ١٨٥٤فدان بمعدل نمو سنوى ٢٢,٨٥ فدان/سنة .

تحليل النمو العمرانى لمدينة كفر الدوار :

أثر على النمو العمرانى لمدينة كفر الدوار عدة مؤثرات قد ساعدت على توجيه العمران بصورته الحالية مثل :

خط السكة الحديدية :

وقد كان يعتبر معوقا للعمران حتى تخطاه فى مرحلة النمو الثانية عند ضم قرية كفر الدوار البلد إلى كردون المدينة . [١٤]

الطريق الإقليمى القاهرة-الإسكندرية الزراعى:

وقد امتدت المدينة فى المنطقة المحصورة بين السكة الحديد والطريق الزراعى حتى تخطى العمران الطريق الإقليمى فى المراحل الأخيرة .

الصناعة :

تعتبر الصناعة هى من أكثر العناصر تأثيرا على مدينة كفر الدوار حيث كانت المدينة قبل دخول الصناعة إليها لا تتعدى قرية صغيرة ذات مساحة محدودة ، وعندما بدأ إنشاء المصانع

أضيفت إلى المدينة مساحات كبيرة نظرا لأن الصناعة من إستخدامات الأراضى التى تحتاج مساحات وافرة ، وفى نفس الوقت تحتاج مناطق سكنية للعمال وكذلك مساحات للخدمات الملحقة بالصناعات وبالسكان الجدد . فنجد أن العمران قد حدثت به طفرات كبيرة وإزدادت معدلات النمو العمرانى بصورة غير مسبوقة فى مراحل تطور المدينة ، و توسع كردون المدينة عدة مرات حتى يشمل التوسعات الصناعية والسكنية المستمرة .

٣- مدينة كفر الزيات :

تعد مدينة كفر الزيات من المدن القديمة فى مصر وتقع المدينه فى محافظة الغربيه التى تقع داخل إقليم الدلتا وتبعد عن مدينة القاهرة حوالى ١١١ كم وتقع المدينه على فرع رشيد مما منح المدينه أهميه نتيجة لمرور السفن التى كانت تسلك نهر النيل فى طريقها للبحر الأحمر مرورا بقناة كانت تصل بين نهر النيل والبحر الأحمر .

ومع أوائل القرن العشرين قامت حركه صناعية فى المدينه ، فقد أنشئ مصنع كفر الزيات للزيوت والصابون ، وبدأت المدينه تشهد استقرارا صناعيا وبالتالى تجذب القوى العاملة وتنمو عمرانيا ، وفى الأربعينات شهدت المدينه تحولا آخر بالعمل فى كوبرى كفر الزيات الجديد مما جعلها مدينه رئيسيه على الطريق الإقليمى بين العاصمة والميناء الأول وهو مدينة الإسكندرية وشهدت المدينه تطورا عمرانيا فى إتجاه الشرق والسكه الحديد وما حولها.[١٢]

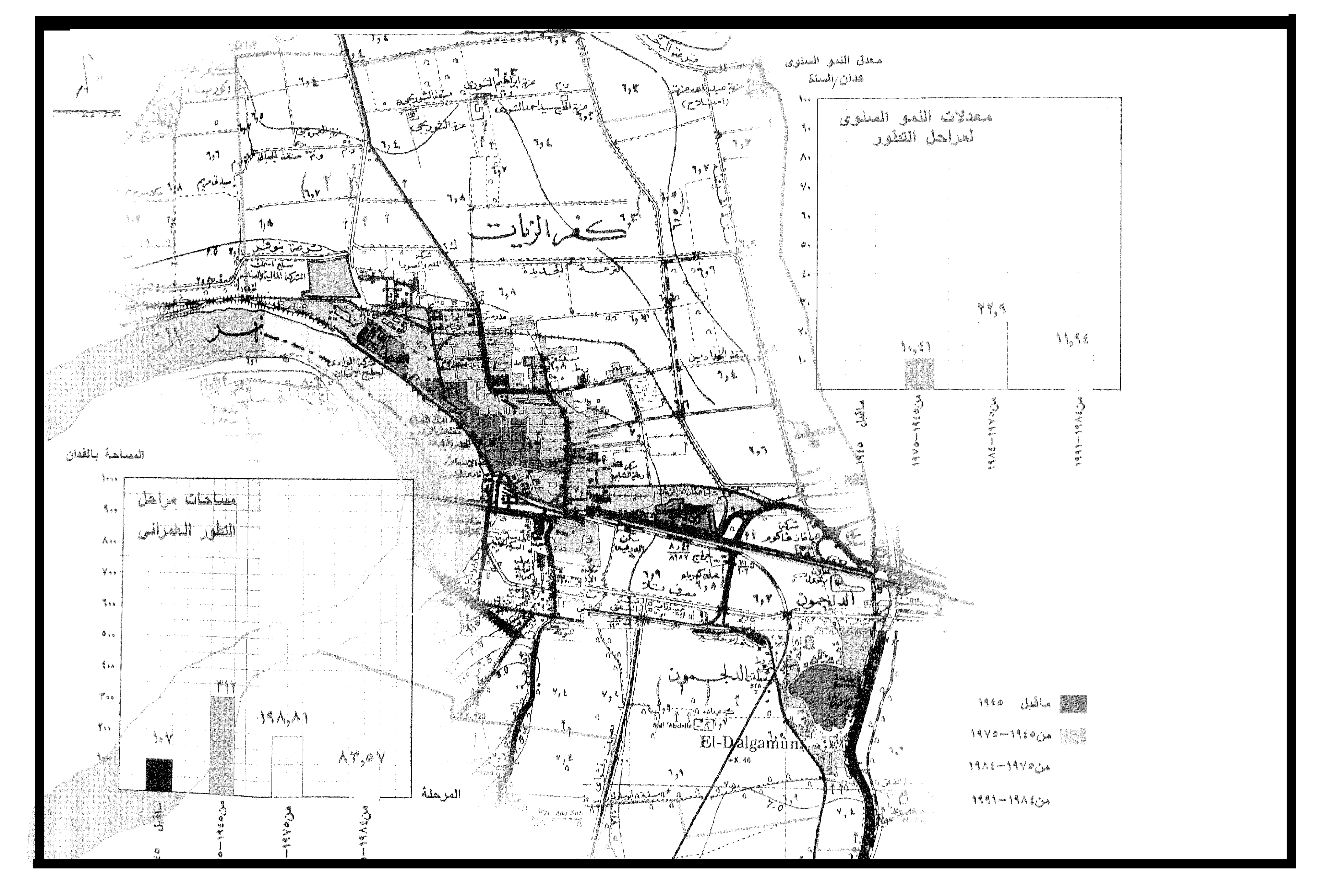
وفى الستينات وبعد إنشاء السد العالى شهدت المدينه نوعا آخر من الاستقرار تمثل فى بعد خطر الفيضان عنها، وبالتالى تحولت إلى الرى الدائم وأصبحت الكتل العمرانيه القريبه من نهر النيل فى مأمن من أخطار الفيضان .

وفى الثمانينات شهدت المدينه تطورا عمرانيا كبيرا فى كافة الإتجاهات وذلك نتيجة الإهتمام بالخدمات وكذلك نتيجة لقربها من مدينة طنطا عاصمة المحافظة حيث تقع الجامعة .

التطور العمرانى لمدينة كفر الزيات :

المرحله قبل عام ١٩٤٥ :

بدأ التطور العمرانى للمدينه منذ عام ١٨٥٤ وهو تاريخ مد خط السكة الحديد ، فتكونت النواة الأولى كمجتمع سكنى دعم وجوده نشأة الصناعة فى نفس الوقت تقريبا ، تلى ذلك انتشار



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة كفرالزيات

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

العمران شمالا وشرقا حيث تم ردم جزء من ترعة النعناعيه الواقعة داخل الكتلـــة العمرانيـه وأنشئ مكانها شارع الجيش الذى ساعد العمران على النمو .

وقد كانت مساحة المدينه حوالى ١٠٧ فدان .

المرحله من ١٩٤٥ حتى ١٩٧٥ :

قفز العمران خارج شريط السكة الحديد جنوبا ، وأيضا الإمتدادات الملاصقة للمنطقة الصناعية شمال السكة الحديد وقد بلغت مساحة المدينه فى نهاية هذه المرحله حوالى ٤١٩ فدان بمعـــدل نمو سنوى ١٠,٤ فدان/سنه .

المرحله من ١٩٧٥ وحتى ١٩٨٤ :

شهدت هذه المرحله طفرة عمرانية كبيره فى شمال وجنوب المدينه وكذلك شهدت حركة توسع صناعى مما أثر على النمو العمرانى ، وبلغت مساحة المدينه ٦١٧,٨١ فدان بمعدل نمو ٢٢,٩ فدان/سنه .

المرحله من ١٩٨٤ وحتى ١٩٩١ :

قلت معدلات النمو العمرانى فى هذه المرحلة حيث حدث ثبات نسبى فـــى تطـور الصناعـة والخدمات بالمدينة وقل جذب السكان الجدد حيث حدث ثبات فى فرص العمل وإقتصر النمـــو على إتجاهات الشمال والشرق وبلغت مساحة المدينـــه نحـو ٧٠١,٣٨ فـدان بمعـدل نمـو ١,٩٤ افدان/سنه .

تحليل التطور العمرانى لمدينة كفر الزيات :

قد أثر على نمو الكتلة العمرانيه فى المدينه عدة عوامل أدت إلى شكل المدينه الحـــالى وأثرت فى إتجاهات النمو العمرانى بها مثل :

نـهر النيل :

الذى نمت عليه الكتلة العمرانية بمحاذاته على جانبه الشرقى واستمرت فى النمو موازية لـــه ، ومع ازدياد النمو السكانى أخذت الكتلة العمرانية فى النمو فى الإتجاه العمودى عليـــه متخـذة شكل منحنى نهر النيل فى هذه المنطقة .

الطرق :

يمر بالمدينة الطريق الإقليمى السريع القاهرة/الإسكندرية الزراعى ، وكذلك طريقين للسـيارات أحدهما شمالا إلى مدينة بسيون ، والآخر جنوبا إلى مدينة منوف ، وهناك خط السكة الحديـــد المزدوج القاهرة / الإسكندرية . وقد نمت الكتلة العمرانية مع إنشاء كوبرى كفـــر الزيـات ،

فاتخذ العمران الجهة الشمالية للامتداد ، ودعم ذلك وجود الطريق الإقليمى القديم موازيا لخط السكة الحديد ، ومع إنشاء الخط الإقليمى الجديد قفز العمران فى اتجاهه بخطى كبيرة.

الصناعة :

تقع الصناعة فى جهة الجنوب الشرقى وجهة الشمال الغربى أى على طرفى المدينة مما كان له أكبر الأثر على نمو العمران فى الإتجاه العمودى على المنطقة الجنوبية الشرقية ، بينما ظلت المنطقة الشمالية الغربية كمنطقة توقف لاستمرار العمران .

وتشغل الصناعاتَ بالمدينة مساحات كبيرة حيث تبلغ نسبتها حوالى ٢٨,٧ من الكتلة العمرانية للمدينة ، وهى نسبة عالية تعكس دور المدينة كتجمع صناعى ، وأهم هذه المصانع مصنع الزيوت والصابون فى شرق المدينة بمساحة قدرها ٤٧ فدان ، ومصنع الصودا فى أقصى شمال المدينة وتبلغ مساحته ١٨٧,٥ فدان وهناك أيضا صناعات الأعلاف والأسمدة وسماد الفوسفات علاوة على صناعات المبيدات الحشرية والورق . (١٣)

ونجد أن الصناعات تمتاز بكبر الحجم وقربها من المناطق السكنية وتباعد موقعها . والصناعات فى المدينة أساسية ليس فقط على مستوى المدينة وإقليمها ، إنما على مستوى الاقتصاد القومى ككل ، ونجد أن العمالة الصناعية تمثل حوالى ٣١,٧% من حجم القوى العاملة فى المدينة .

٤-مدينة أسوان :

تقع مدينة أسوان فى أقصى جنوب الصعيد على نهر النيل وهى عاصمة لمحافظة أسوان وتقع ضمن محافظات إقليم جنوب الصعيد ، وتنمو المدينة عمرانيا بمحاذاة نهر النيل وكذلك بمحاذاة الطريق الإقليمى المار فى شرق المدينة موازيا لنهر النيل .

ويبلغ تعداد مدينة أسوان ٢١٩,٥٤١ نسمة حسب تعداد ١٩٩٦ . (٥)

وتوجد بالمدينة العديد من الصناعات التى واكب إنشاؤها لبناء السد العالى فى أوائل الستينيات ومن أهمها مصنع كيما للسماد وشركة الحديد والصلب فى جنوب شرق المدينة وكذلك مصنع لتصنيع الأسماك

والمدينة غنية بالمناطق السياحية التى يقصدها الزوار من مصر ومن الخارج .

التطور العمرانى لمدينة أسوان :

المرحلة قبل عام ١٩٠٧ :

كانت المدينة عبارة عن رقعة صغيرة تقع ملاصقة لنهر النيل وتمثل نواة المدينة القديمة وتبلغ مساحتها حوالى ٩٠ فدان .

المرحلة من ١٩٠٧ إلى ١٩٣٧ :

نمت المدينة فى إتجاه الشرق بمعدل نمو سنوى حوالى ٦,٧ فدان /سنة وذلك فى المنطقة الملاصقة لنواة المدينة القديمة وقد بلغ مسطح المدينة نحو ٢٢٣ فدان فى نهاية هذه المرحلة من التطور .

المرحلة من ١٩٣٨ إلى ١٩٤٩ :

إستمر العمران فى النمو فى إتجاه الشرق وأيضا بدأ النمو فى الإتجاه ناحية الشمال وزاد معدل النمو العمرانى إلى ٩,١ فدان/سنة وقد وصل العمران إلى حدود الطريق الإقليمى شرقا وبلغت مساحة المدينة فى نهاية تلك المرحلة حوالى ٤٢٣ فدان .

المرحلة من ١٩٥٠ إلى ١٩٦٧ :

شهدت هذه المرحلة طفرة عمرانية وصناعية وتنموية لم يسبق لها مثيل من قبل فى المدينة حيث بدأ مشروع السد العالى جنوب خزان أسوان وبدأت المدينة فى أن تصبح محط أنظار العالم كله ،وواكب ذلك الإهتمام بتوطين الصناعات فى جنوب شرق المدينة وأنشئت منطقة صناعية كبيرة تضم عدة صناعات من أهمها مصنع كيما للسماد وشركة الحديد والصلب ، وقد صاحب التوطن الصناعى التوسع فى إنشاء المساكن للعمال . وقد نمت المدينة فى هذه المرحلة بمعدلات كبيرة وصلت إلى أكثر من ٧١ فدان/سنة ووصلت مساحتها إلى ١٧٠٨,٩ فدان أى أن العمران قد تضاعف نحو ثلاث مرات عن المرحلة التى قبلها .

المرحلة من ١٩٦٨ إلى ١٩٨٣ :

فى هذه الفترة تميز العمران أيضا بزيادة معدلات نموه نتيجة للإقبال السياحى والنهضة التى حدثت فى المدينة نتيجة للتوطن الصناعى فى المرحلة السابقة ،وقد إنتشرت المنشآت السياحية والفنادق فى العديد من مناطق المدينة وبصفة خاصة على نهر النيل وقد إنتشر العمران بمحاذاة نهر النيل جنوبا إلى مسافات كبيرة حتى وصل إلى منطقة خزان أسوان ، وإمتد العمران والمنشآت السياحية إلى الجزر الواقعة فى نهر النيل ، ووصلت مساحة المدينة إلى ٢٨٥٦,١ فدان بمعدل نمو سنوى قدره ٧٢,٩ فدان /سنة .



مساحات ومعدلات النمو السنوى لمراحل التطور العمرانى لمدينة أسوان

المصدر :الخرائط المساحية فى السنوات المختلفة وخرائط التطور العمرانى للمدينة

تحليل النمو العمرانى لمدينة أسوان :

تأثر عمران المدينة بالعديد من العوامل مثل :

- وجود خزان أسوان فى جنوب المدينة .
- إنشاء السد العالى فى أوائل الستينيات .
- النهضة الصناعية التى واكبت إنشاء السد العالى .
- الإقبال السياحى على المدينة مما أدى إلى زيادة عدد المنشآت السياحية والإسكان السياحى وساعد على النمو العمرانى فى المدينة بصورة كبيرة
- الطريق الإقليمى الذى يمر شرق المدينة بمحاذاة نهر النيل وقد أصبح داخل ضمن الهيكل العمرانى .
- نهر النيل الذى يعتبر عامل جذب قوى للعمران فى إتجاهه وبصفة خاصة للمنشآت السياحية .
- وجود المقابر فى الجنوب الغربى للمدينة مما جعل العمران يلتف حولها ليواصل النمو العمرانى فى إتجاه الجنوب .

خلاصة الباب الرابع :

يعرض هذا الجزء من الدراسة ما تم القيام به من دراسة استقرائية بهدف تحقيق فرضية البحث مع عرض لأسلوب ومراحل هذه الدراسة . ففى البداية عرض لأهمية الدراسة والتى وجد أن الأبحاث السابقة لم تتطرق إلى النمو الجغرافى بصورته الفيزيقية لنمو المدن بقدر ما عنت معظم الدراسات بالنمو الإقتصادى والحجمى للمدن .

وبعد ذلك ينتقل هذا الجزء إلى عرض بدائل إختيار عينات المدن وسبب إختيار هذا البديل ومنهج إختيار عينات المدن محل الدراسة وهى :

بالنسبة لعنصر الجامعة ندرس مدن طنطا وأسيوط وقنا والزقازيق .

بالنسبة لعنصر محاور الحركة الإقليمية ندرس مدن قنا وبلبيس وبنىسويف .

بالنسبة لعنصر الصناعة الإقليمية ندرس مدن طنطا وكفرالدوار وكفرالزيات وأسوان.

وينتقل البحث إلى منهج الدراسة وأسلوبها حيث أن المنهج يقوم على تحليل التطور التاريخى للنمو العمرانى للمدن من خلال الخرائط المساحية وخرائط وبيانات التطور العمرانى للمدن محل الدراسة ثم تقسيم كل مدينة إلى مناطق أو أجزاء متجانسة بقدر المستطاع فى إمكانات النمو العمرانى للمقارنة بين معدلات النمو فى كل منطقة مع توقيع العنصر الإقليمى محل الاختبار فى منطقته لبيان مدى تأثيره على معدلات النمو العمرانى فى اتجاهه . وذلك بهدف الوصول إلى وسيلة لقياس تأثير إضافة أى من العناصر الإقليمية محل الاختبار إلى عمران المدن القائمة حتى يمكن فى المستقبل التنبؤ بمعدلات واتجاهات النمو العمرانى لهذه المدن .

وفى نهاية هذا الجزء يعرض لمراحل النمو العمرانى لكل من مدن العينة من خلال الخرائط التى حدثت عن طريق الخرائط المساحية وخرائط التطور العمرانى مع بيان التطور فى مساحات ومعدلات النمو العمرانى لكل من هذه المدن .

مراجع الباب الرابع :

١. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المخطط الهيكلى لمدينة بلبيس " المشروع الإقليمى لتخطيط وتنمية الإقليم الثالث – محافظة الشرقية – مارس ١٩٨٥ .

2. **Cairo TRHUD**, "Local Practices in Urban Management in a Secondary City ", A Case Study of Belbeis . Cairo, 1999.

٣. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " الحيز العمرانى لمدينة بلبيس " – وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة – محافظة الشرقية – ١٩٩٣ .

٤. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المخطط العام لمدينة قنا – محافظة قنا – الدراسات العمرانية " – وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة – يوليو ١٩٩٨ .

٥. **الهيئة العامة للتعبئة العامة والإحصاء** – التعداد العام للسكان والمنشآت – ١٩٩٦ .

٦. **د. م.محمود يسرى – د.م. محمد طاهر الصادق** " التخطيط الشامل لمدينة الزقازيق " – ١٩٧٤ .

٧. **مها سامى كامل** " العوامل المؤثرة على إتجاهات النمو العمرانى فى المدن المصرية " – رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٤ .

٨. **د. أحمد إسماعيل على** " دراسات فى جغرافيا المدن – مدينة أسيوط " – كلية آداب القاهرة .

٩. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "إستراتيجية التنمية الشاملة لإقليم الدلتا " –وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق – التقرير العام – ديسمبر ١٩٩٢ .

١٠. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "التقرير الإقليمى لمحافظتى الغربية وكفر الشيخ " وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية – التقرير العام – أغسطس ١٩٩٤ .

١١. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى – الوكالة الألمانية للتعاون الفنى** " التخطيط العام لمدينة طنطا – مخطط إستخدامات الأراضى حتى عام ٢٠٠٠ " ١٩٨٥ .

١٢. **د.فؤاد فرج** "سلسلة المدن المصرية وتطورها مع العصور " – الهيئة المصرية العامة للكتاب .

١٣. **د. محمد عبد الله** "التخطيط الصناعى " الهيئة المصرية العامة للكتاب – ١٩٧٣ .

١٤. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، المجموعة المصرية للتنمية والتعمير (إيجيتيم)** "مشروع التخطيط الهيكلى والعام لمدينة كفر الدوار " محافظة البحيرة – التقرير الرابع – المخطط العام – أكتوبر ١٩٩٠ .

١٥. **مرزوق حبيب ميخائيل** "مدينة بنى‌سويف – دراسة فى جغرافية المدن " رسالة ماجيستير – كلية الآداب –قسم جغرافيا – جامعة القاهرة ١٩٧٨ .

١٦. **مرزوق حبيب ميخائيل** "المراكز الحضرية فى محافظة بنى‌سويف " رسالة دكتوراه – معهد البحوث والدراسات الإفريقية – قسم الجغرافيا – جامعة القاهرة ١٩٨٥ .

١٧. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " دراسة النمو العمرانى لمدينة بنى‌سويف حتى سنة ٢٠٠٠ " وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة – ١٩٨٢ .

١٨. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المخطط العام لمدينة بنى‌سويف " وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة – محافظة بنى‌سويف – ١٩٩٨ .

١٩. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "التخطيط الإقليمى لمحافظة الغربيــة " وزارة الإســكان والمرافــق والمجتمعات العمرانية – التقرير العام – سبتمبر ١٩٩٦ .

٢٠. **متولى فتحى متولى** " أثر محاور الحركة على النمو العمرانى " رسالة ماجيستير – كليــة التخطيــط الإقليمى والعمرانى – ١٩٩٠ .

٢١. **جمال حمدان** " شخصية مصر " الجزء الثالث – عالم الكتب – ١٩٨٤ .

22. **El Araby, Mostafa,Morsi,** " Exploration into Characteristics,he Determinants of Production, and the Impact of Land Policies on the Informal Housing sector in Alexandria, Egypt " Ph.D. Portland State University, 1993 .

٢٣. **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "مشروع المخطط العام لمدينة طنطا " وزارة الإســكان والمرافــق والمجتمعات العمرانية – ١٩٩٩ .

٢٤. **الهيئة العامة للمساحة** الخرائط المساحية للمدن مقياس رسم ١/ ٢٥٠٠٠ و خرائط الرفع الجوى عــام ١٩٩٠ مقياس رسم ١/٥٠٠٠٠ .

الباب الخامس :

نتائج الدراسة التطبيقية

١-تأثير إنشاء الجامعة

٢-تأثير إنشاء محاور حركة إقليمية

٣-تأثير التوطن الصناعى

الباب الخامس

نتائج الدراسة التطبيقية :

مراحل استخلاص نتائج الدراسة :

- تم تقسيم كل مدينة من مدن العينة إلى ٣ أو ٤ مناطق عمرانية روعى تجانسها من حيث إمكانيات النمو العمرانى لكل منطقة وقد تم التقسيم من خلال شبكات الطرق الرئيسية فى المدينة .
- حساب مساحات النمو العمرانى فى مراحل النمو المختلفة ومنها تم تحديد معدلات النمو العمرانى السنوى فى كل منطقة على حدة (تم حساب معدل النمو العمرانى على أساس أنه عبارة عن مساحة الزيادة فى العمران مقسومة على عدد السنوات التى قيست فيها هذه الزيادة دون أن تنسب للمساحة الأصلية للمدينة حيث أن المدينة هنا مقسمة إلى مناطق وذلك حتى يمكن المقارنة بين معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة .
- تحديد موقع العنصر الإقليمى المراد دراسة تأثيره على العمران مع تحديد سنة إنشاؤه والمنطقة التى يقع فيها ومنها يتم تحديد معدلات النمو العمرانى للمنطقة قبل وبعد إنشاء هذا العنصر الإقليمى .
- ظهر فى الجداول مدى تأثير إنشاء هذا العنصر على معدلات النمو العمرانى للمنطقة التى يقع فيها ومدى تغير هذه المعدلات عن الفترة التى سبقت إنشاء العنصر .
- من دراسة كل من المنحنى الخاص بالتطور العمرانى للمدينة ككل ، وكذلك المنحنيات الخاصة بالتطور العمرانى للمناطق المختلفة مع بيان سنة إنشاء العنصر الإقليمى يمكن المقارنه بين تأثير إنشاء العنصر على كل من مناطق المدينة المختلفة .
- بتكرار هذه الخطوات لاختبار تأثير عنصر إقليمى معين فى ثلاث أو أربعة مدن يمكن استنتاج معدل نمو عمرانى متوسط فى إتجاه ذلك العنصر الإقليمى ويكون هذا المعدل بمثابة معدل إرشادى للتنبؤ بالتغير فى معدلات نمو المدن القائمة عند استحداث نفس العنصر على عمرانها .

- بعد إتمام الخطوات السابقة تم إعداد خريطة افتراضية للمدن محل الدراسة فى حالة عدم إنشاء العنصر الإقليمى بها وذلك بالاسترشاد بمعدلات النمو العمرانى التى كانت تزداد بنسب ثابتة فى المدينة وكذلك باتجاهات النمو العمرانى التى كانت سائدة قبلا وذلك للمقارنة بين الكتلة العمرانية الحالية للمدينة وبين الكتلة العمرانية فى حالة عدم استحداث عناصر مؤثرة على عمران المدينة .
- تم تقسيم الخريطة الإفتراضية إلى نفس المناطق التى قسمت بها الخريطة الفعلية للمدينة حتى يمكن تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى فيها للمقارنة بين كل منطقة فى كل من الخريطة الإفتراضية والفعلية، وذلك عن طريق عمل منحنيات مقارنة لبيان مدى تأثير العنصر الإقليمى المضاف على معدلات النمو العمرانى فى كل من منطقة إنشاؤه والمناطق الأخرى من المدينة .

٥-١ تأثير وجود عنصر الجامعة على نمو المدن :

عند بداية دراسة تأثير استحداث عنصر الخدمة الإقليمية المتمثلة فى التعليم الجامعى على عمران المدينة تم إختيار ثلاث مدن مصرية تم إقامة الجامعة على أطرافها ونمت المدينة فى إتجاه الجامعة بمعدلات تفوق المعدل الطبيعى لنمو تلك المدينة وهذه المدن هى طنطا وأسيوط والزقازيق ، ولكن أثناء الدراسة كانت مدينة قنا محل الدراسة على أساس أن العنصر المضاف فيها هو عنصر محور الحركة والمتمثل فى الكوبرى عبر نهر النيل ، ولكن عند دراسة إتجاهات ومعدلات النمو العمرانى بالمدينة وجد أن تأثير وجود جامعة جنوب الوادى بالمدينة قد فاق كثيرا تأثير استحداث محور الحركة الجديد ، ولذلك سندرس تأثير استحداث كل من العنصرين على مدينة قنا . وكذلك مدينة طنطا التى تتميز بأنها مركز صناعى هام فى إقليم الدلتا نجد أن وجود الصناعة بها قد أثر على النمو العمرانى بها قبل عام ١٩٧٩ أما بعد تخصيص الأرض لإنشاء الجامعة فى شمال المدينة فإن النمو العمرانى قد إتجه كلية إلى الشمال ولذلك أيضا سوف نختبر تأثير كل من عنصرى الصناعة والجامعة على عمران مدينة طنطا . وبذلك تكون المدن الأربعة التى تتم دراسة تأثير عنصر الجامعة بها هى طنطا وأسيوط والزقازيق وقنا .

وهنا يجب أن نذكر أن كل من مدينتى أسيوط والزقازيق يعود إنشاء الجامعة بـــهما إلـــى أواخر الستينات وأوائل السبعينات مما يعطى نتائج أوضح لتأثير دخول عنصر الجامعة فى عمران المدن حيث نلاحظ أن العمران قد زاد معدل نموه بصورة واضحة فى إتجاه الجامعة حتى وصـــل إلى مرحلة إستقرار أو تشبع ، فبدأ المعدل فى الانخفاض مرة أخرى أو أن العمران قد ثبت فى هذا الإتجاه وبدأ يتخذ إتجاهات النمو الطبيعية قبل استحداث هذا العنصر .

وكما سبق ذكره فى أسلوب الدراسة التطبيقية فإنه قد تم تقسيم كل مدينة إلى من ثلاث إلـى أربعة مناطق روعى فيها التجانس من ناحية إمكانات النمو العمرانى وتمت المفاضلة بين معـدلات النمو فى كل من هذه المناطق قبل وبعد استحداث عنصر الجامعة مع دراسة التغير فى إتجاهـــات النمو ومعدله ونوعية تأثره بوجود عنصر الجامعة ، وهنا نعتبر تخصيص أرض لبناء الجامعـــة وإنشائها كعنصر أولى مؤثر على العمران ، عادة ما يلى هذا العامل الأولى عدة عناصر تابعة مثل إنشاء طريق أو تحسينه أو تخطيط مناطق عمرانية جديدة أو خدمات واستعمالات جاذبة للعمـــران تساهم أيضا فى زيادة معدلات النمو العمرانى فى هذه المنطقة ، ولكننا هنا لسنا بصدد دراسة هـذه العوامل حيث سنعتبرها عوامل تابعة للعنصر الأولى الرئيسى وتركز الدراسة على العامل الأولـــى على اعتبار أنه العامل المؤثر الأساسى .

١-مدينة طنطا :

- تم تقسيم المدينه إلى ٤ مناطق روعى إلى حد كبير أن تكون متجانسة عمرانيا ، وكـل منها به منطقة قابله للامتداد العمرانى فى إتجاه معين .
- نجد أنه فى مراحل النمو الأولى فى الستينات والسبعينات كان هناك نمو عمرانى فـــى الإتجاه الجنوبى للمدينه فى إتجاه منطقة الصناعات بالرغم من وجود عائق عمرانـــى قوى وهو السكة الحديد ، مع استمرار النمو الطبيعى حول منطقة المركز إلا أن النمـو فى إتجاه الصناعة قد تضاءل تماما فى مراحل النمو العمرانى الأخيرة .
- بالرغم من أن تخصيص الأرض لإقامة مبانى الجامعة فى مكانها الجديد لم يتم إلا فى عام ١٩٩٤ إلا أن تأثير هذا التخصيص على إتجاه النمو العمرانى بالمدينه كان أسـبق

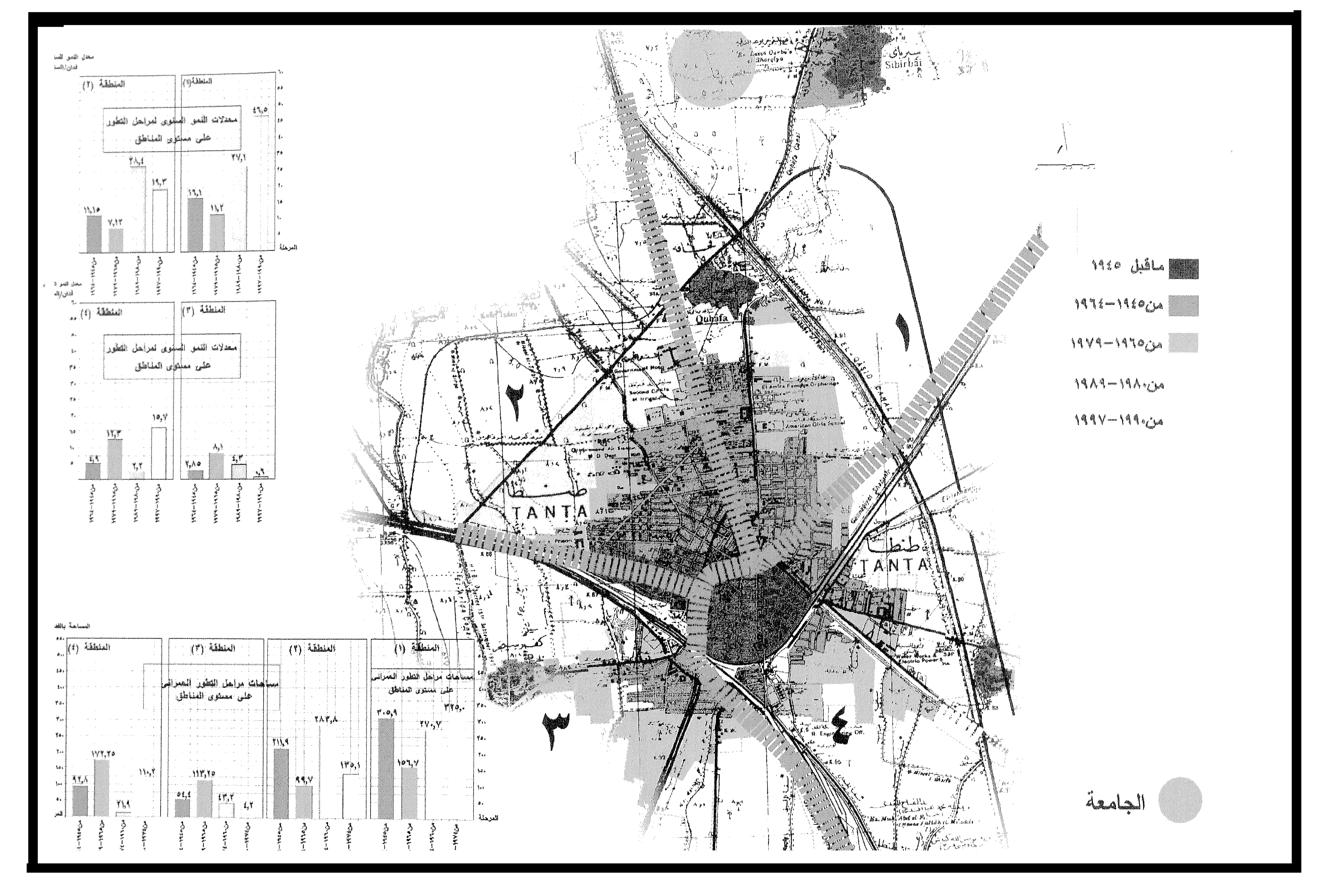
من تأثير بناء الجامعة نفسها ، حيث أن مجرد تخصيص الأرض يعطى الحافز للنمـــو العمرانى فى إتجاه أرض الجامعة .

- هناك عامل آخر قد أثر فى توجيه العمران حيث أننا نعتبر إنشاء الجامعة هو بمثابـــة عامل أولى قد استتبعه عوامل أخرى مثل إنشاء الكوبرى العلوى الذى يعبر الطريـــق الإقليمى القاهرة–الإسكندرية الزراعى مما ساعد على تحفيز النمو فى هـــذا الإتجـــاه بصورة أكبر .

- لإنشاء هذا الكوبري دلالة أخرى على تأثير ضغط الرأى العام والنفوذ الإقتصادى على صناع القرار ، حيث كان من المقرر إنشاء هذا الكوبرى ليعـــبر الطريـــق الإقليمـــى الرئيسى القاهرة / الإسكندرية الزراعى ليعبر التقاطع مع الطريق المؤدى إلى منطقـــة الجامعة وهذا هو الحل المنطقى ، ولكن نظرا لقوة نفوذ المستفيدين من مرور الطريق

- الإقليمى عبر المدينة مثل أصحاب محلات الحلوى المنتشرة فى هـــذه المنطقـــة مـــن الطريق فقد تم تغيير القرار إلى جعل الكوبرى فى الإتجاه العمـــودى علـــى الطريـــق الإقليمى ، أى فى إتجاه الطريق المؤدى إلى الجامعة ، وقد أدى إنشاء هذا الكوبــــرى إلى تسهيل الوصول إلى تلك المنطقة مما ساهم فى جذب العمران إلى هـــذا الإتجـــاه بصورة كبيرة ، ويمكن أن نعتبر أن إنشاء الكوبرى هو عامل تابع أو عـــامل ثـــانوى يتلى العامل الأولى وهو تخصيص الأرض للجامعة والبدء فى إنشائها .وقد تبع ذلـــك إنشاء إستاد رياضى وإنشاء العديد من الخدمات والاستعمالات الجاذبة للعمـــران ممـــا يفسر إتجاه العمران إلى الإتجاه الشمالى والشمالى الغربى تقريبا بنسبة كبيرة .

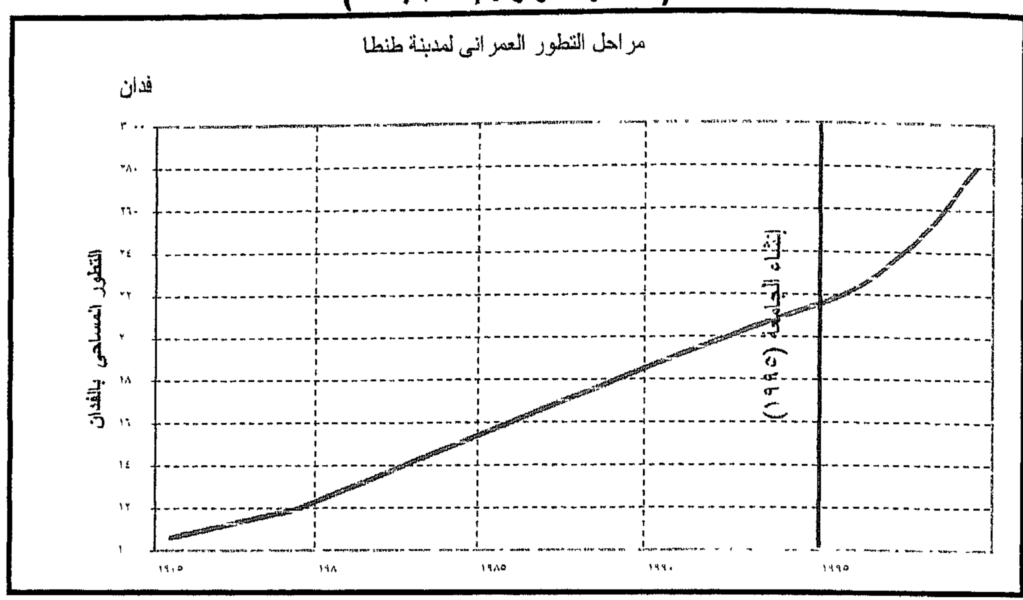
- بالمقارنة بين الأربعة مناطق فى مدينة طنطا نجد أنه بعد ما كان إتجاه النمو السائد فى المنطقة رقم ٢ وقد تخطى الطريق الزراعى إلى الجهة الأخرى من الطريق مع بعض النمو فى كل من المناطق ٤،٣ . إلا أن النمو فى المرحله الأخيرة قد إتجه إلى إتجـــاه منطقة الجامعة بنسبة حوالى ٧٢% ، وذلك يشمل المنطقة ١ والجزء العلـــوى مـــن المنطقة ٢ حيث أن هذه المنطقة قد أثر عليها العامل التابع وهو إنشـــاء الكوبـــرى العلوى على الطريق المؤدى إلى منطقة الجامعة.

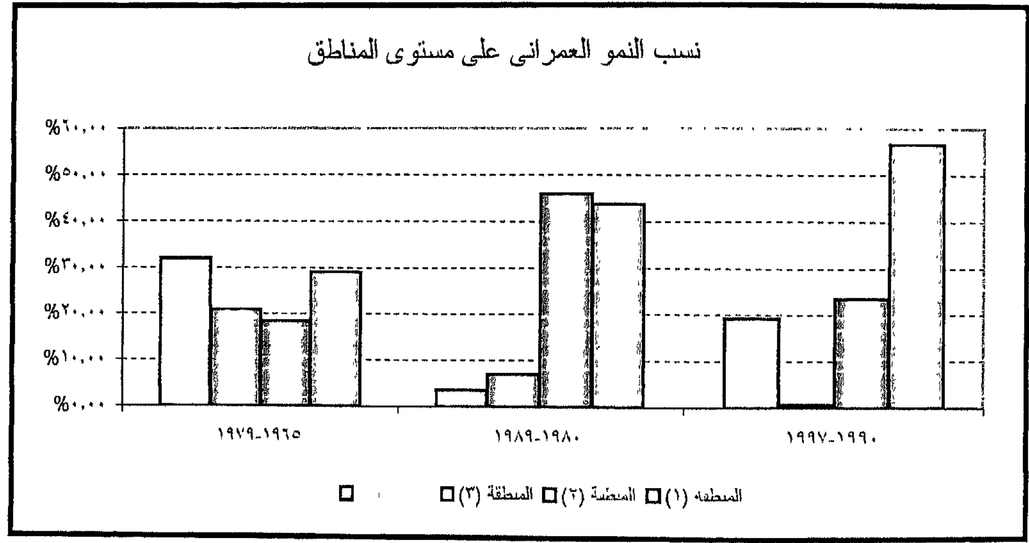


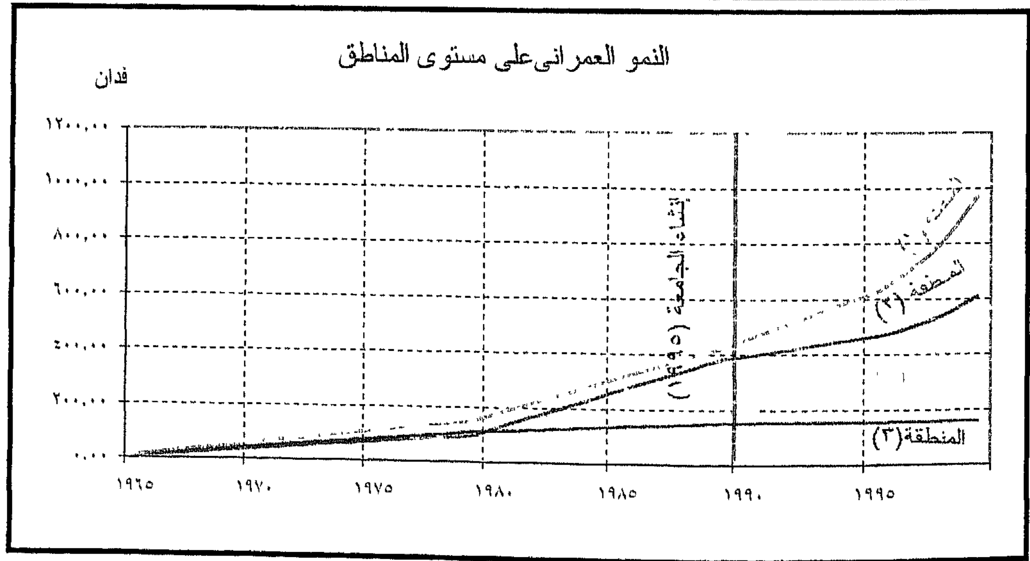
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة طنطا

المصدر :من عمل الباحث

النمو العمراني لمدينه طنطا
(العنصر المؤثر : إنشاء جامعة)







المرحلة / المنطقة	١٩٤٥	١٩٤٥-١٩٦٤		١٩٦٥-١٩٧٩		١٩٨٠-١٩٨٩		١٩٩٠-١٩٩٧	
	المساحة ف	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
منطقة١	٥٥,١	٦٤,٧	٣,٢	١٤,٦٦	٠,٠	٦١,١	٦,١	٤٦٠,٣	٦٥,٨
منطقة٢	٣٦,٢	٢٤٣,١	١٢,٠	١٥٦,٧	١٠,٤	١٢٩,٣	١٢,٩	٠,٠	٠,٠
منطقة٣	٢٥,٦	٢١١,٨	١٠,٦	٩٩,٧	٦.٦	٢٥٣,٦	٢٥,٤	٠,٠	٠,٠
منطقة٤	٥٣,٥	١٤٧,٤	٧,٤	٢٨٥,٥	١٩,٠	١٧٥,٦	١٧,٦	١١٤,٤	١٦,٣
الإجمالى	١٧٠,٤	٦٦٥	٣٣,٣	٥٤١,٩	٣٦,١	٦١٩,٦	٦٢,٠	٥٧٤,٧	٨٢,١

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة طنطا

- فى حالة مدينة طنطا يعتبر تخصيص أرض الجامعة ونقل مبانيها إلى الموقع الجديد لم يتعد الأربع سنوات بعد ما كانت مبانى الجامعة منتشرة فى عمران المدينه القائم ، ولذلك فإن النمو الحادث يعتبر مؤشرا لاستمرار النمو المستقبلى فى هذا الإتجاه .
- من المتوقع فى خلال السنوات المقبلة أن يستمر النمو العمرانى فى التزايد فى إتجاه الجامعة حيث قد بدأت المدينة فى تخطيط منطقة الزراعات الخالية فى المنطقة الواقعة شمال المدينه القائمة وجنوب أرض الجامعة وذلك يؤكد تزايد النمو العمرانى فى هذا الإتجاه .
- تبرز تجربة مدينة طنطا أهمية التكهن بالتغيرات العمرانيه قبل إتخاذ القرار حيث إستتبع تخصيص أرض الجامعة فقدان نسبه كبيره من الأراضى الزراعية التى حول المدينه حيث تم التوسع العمرانى للمدينه فى إتجاه الجامعة على حوالى ٣٣٨,٠ فدان فى العشرة سنوات الأخيرة وهى من الأراضى الزراعية الممتازة .
- لابد أن يدرك صانعو القرار أنه قبل تخصيص أرض الجامعة كان يجب أن يواكب هذا التخصيص تخطيط المنطقة التى حولها تخطيطا منظما بدلا من ترك الإمتدادات العمرانيه للنمو العشوائى الذى قد تسبب فى إهدار الثروة الزراعية بنسبه مضاعفه عن حالة تخطيط الأراضى لاستيعاب نفس الاستخدامات مع ضمان وجود أنماط عمرانية منظمه وشوارع مخططه بصوره سليمة .

	معدل النمو العمرانى بالفدان / سنة			
المنطقة	١	٢	٣	٤
قبل إنشاء الجامعة	٢٧,١	٢٨,٤	٤,٣	٣,٢
بعد إنشاء الجامعة	٤٦,٥	١٩,٣	٠,٦	١٥,٧

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة من المدينة قبل وبعد إنشاء الجامعة

ومن هذا الجدول نجد أن النمو فى إتجاه الجامعة فى المنطقة رقم ١ بمعدل ٤٦,٥ فدان /سنة بنسبة حوالى ٥٦,٦% من إجمالى النمو فى المدينة ككل ، وإذا أدخلنا فى الحسبان تأثير العوامل التابعة والتى تتمثل فى إنشاء كوبرى على الطريق الموصل للجامعة فسوف يضاف النمو فى الجزء الشمالى من المنطقة رقم ٢ ضمن تأثير الجامعة حيث يكون معدل النمو العمرانى فى إتجاه الجامعة ٥٩,١ فدان/سنة بنسبة حوالى ٧٢% من إجمالى النمو العمرانى لمدينة طنطا .

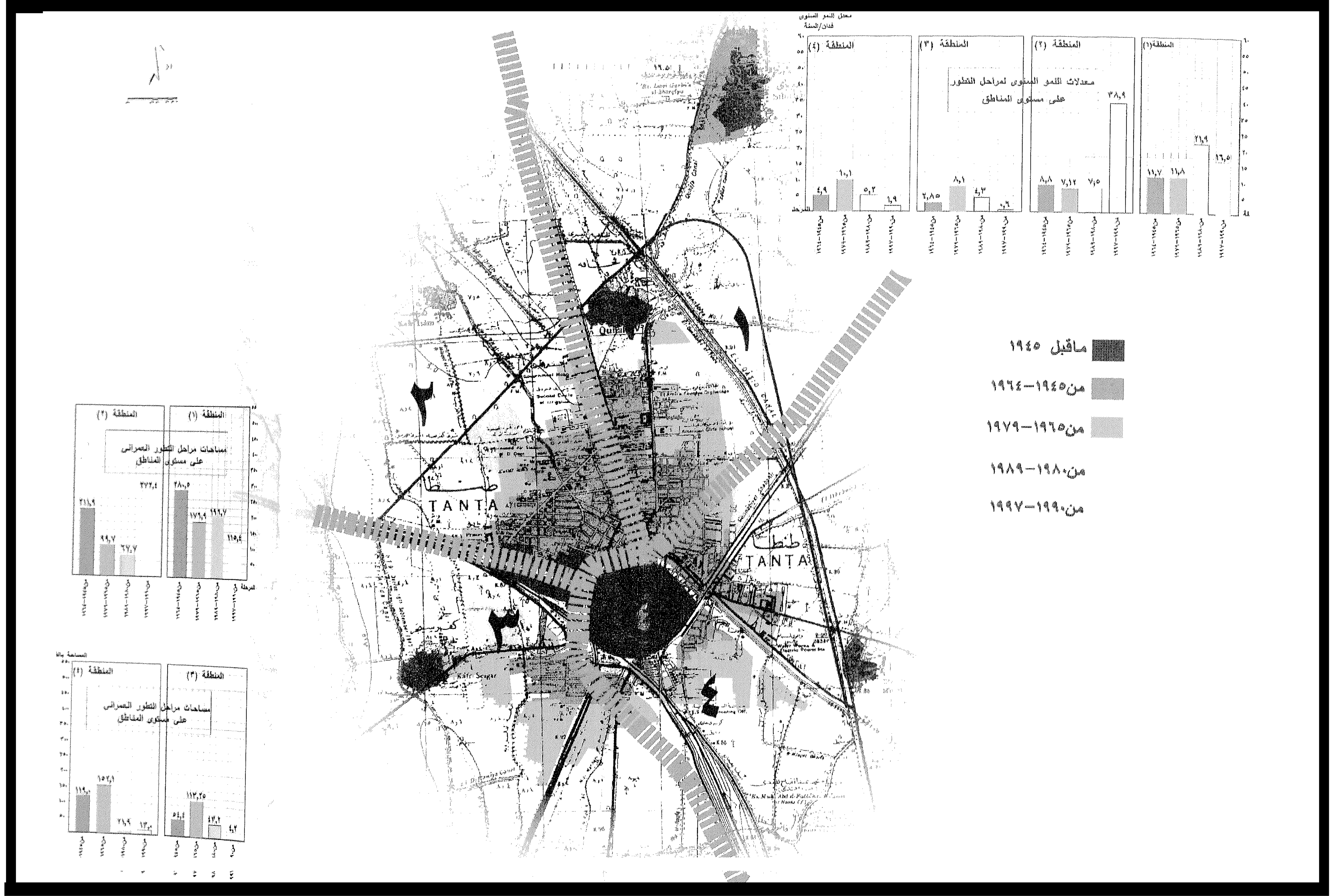
وقد أعد الباحث للمقارنة خريطة افتراضية لمدينة طنطا فى حالة عدم إنشاء الجامعة وتم تحليل النمو العمرانى فى المناطق المختلفة للمدينة إذا استمر النمو العمرانى فى نفس إتجاهات النمو التى كانت سائدة قبل وجود الجامعة وبنفس المعدلات وتمت المقارنة بين معدلات النمو العمرانى فى كل منطقة فى الوضع الفعلى للمدينة وفى الوضع المفترض إن لم تنشأ الجامعة فى منطقة (١) .

ويظهر فى الخريطة المقارنة ما أحدثه إنشاء الجامعة من تغيير فى شكل المدينة الجغرافى بعد جذب العمران فى إتجاهها بنسبة ٧٢ % .



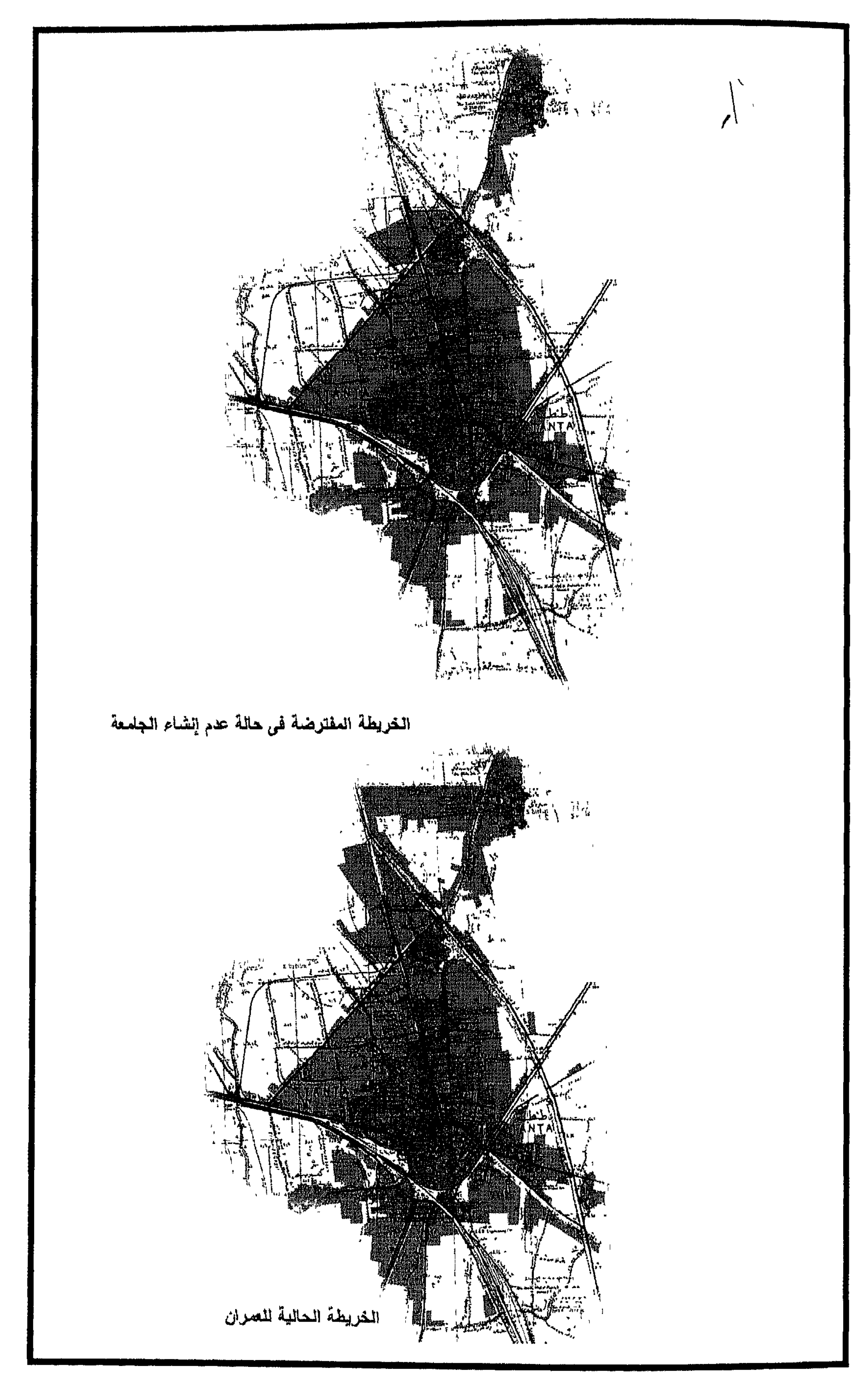
خريطة افتراضية لمدينة طنطا فى حالة عدم إنشاء الجامعة

المصدر :من عمل الباحث



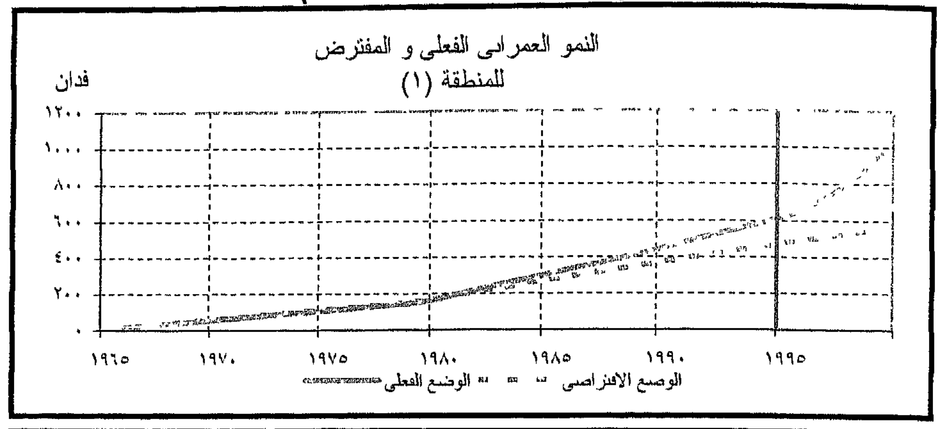
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينه طنطا فى حالة عدم إنشاء الجامعة

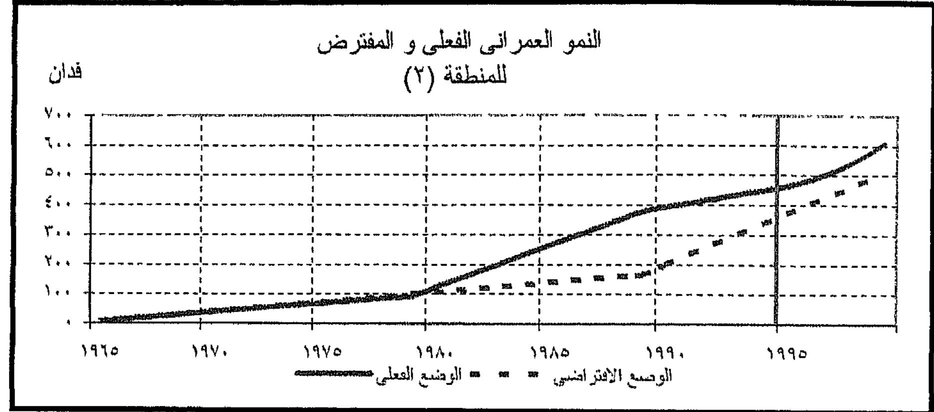
المصدر: من عمل الباحث

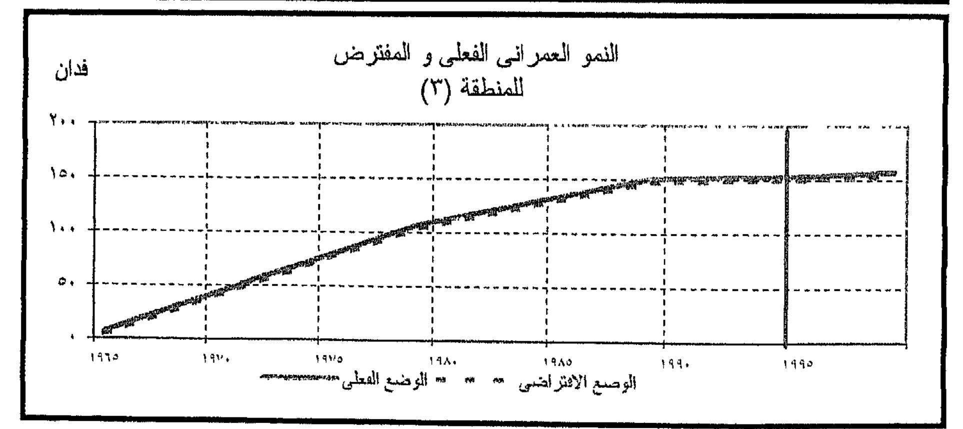


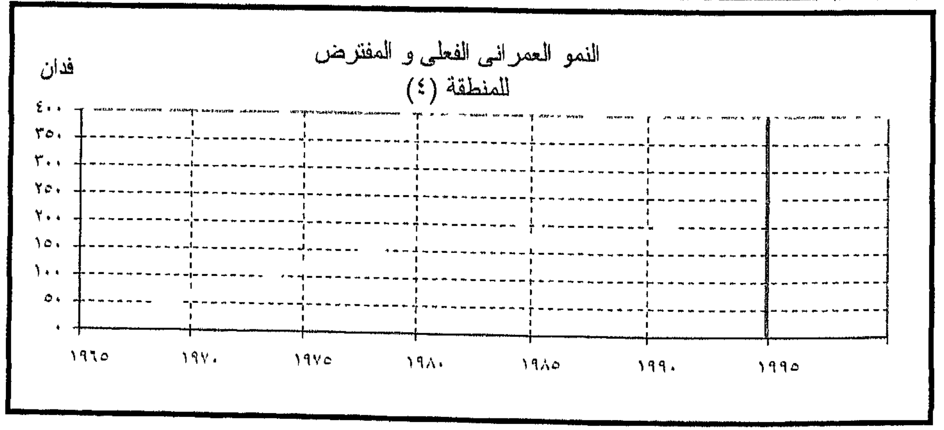
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة طنطا وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء الجامعة
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمرانى الفعلى و المفترض لمدينة طنطا
(العنصر المؤثر : إنشاء جامعة)









٢- مدينة أسيوط :

-تم إنشاء الجامعة فى مدينة أسيوط فى مرحلة سابقة لإنشائها فى مدينة طنطا حيث أنشئت فى أواخر الستينات ، وقد تم تخصيص الأرض لإنشائها فى شمال غرب المدينه .

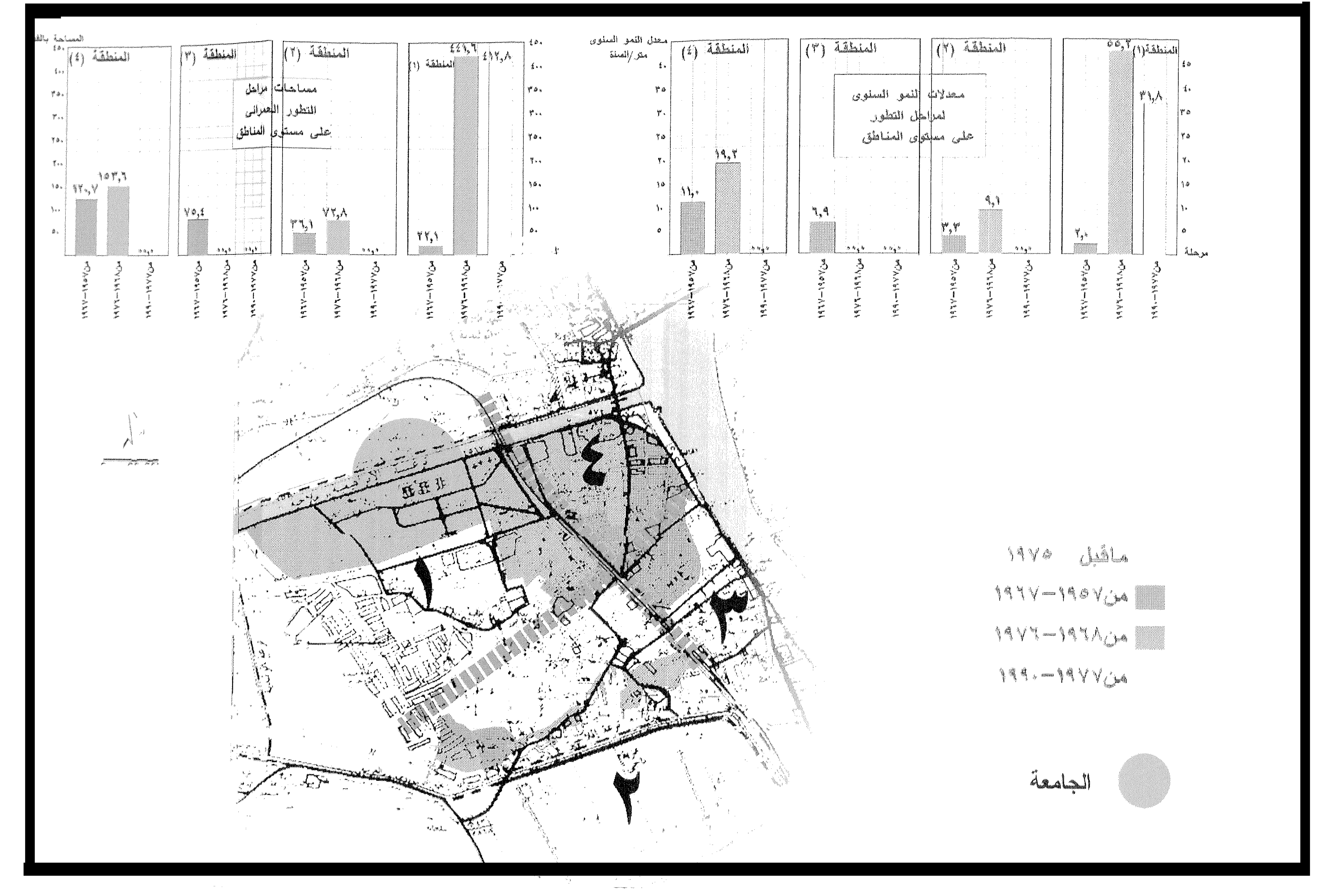
-عند دراسة التطور العمرانى لمدينة أسيوط تم تقسيم المدينه إلى ٤ مناطق أيضا مع مراعاة التجانس فى المساحة وإمكانات النمو العمرانى .

-نجد أنه فى مرحلة ما قبل إنشاء جامعة أسيوط كان إتجاه النمو السائد فى المدينة يتركز فى منطقة ما حول المركز وكذلك كان إتجاه النمو المرغوب هو فى إتجاه نهر النيل الذى يمثل عامل قوى لجذب العمران .

المرحلة المنطقة	١٩٥٧-١٩٦٧		١٩٦٨-١٩٧٦		١٩٧٧-١٩٩٠	
	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٢٢,١	٢,٠	٤٤١,٦	٥٥,٢	٤١٢,٨	٣١,٨
المنطقة ٢	٣٦,١	٣,٣	٧٢,٨	٩,١	٠.٠	٠.٠
المنطقة ٣	٧٥,٤	٦,٩	٠.٠	٠.٠	٠.٠	٠.٠
المنطقة ٤	١٢٠,٧	١١,٠	١٥٣,٦	١٩,٢	٠.٠	٠.٠
الإجمالى	٤٠٠,٧	٢٣,٢	٨٦٦	٨٣,٥	٤٣١,٥	٣٣,٢

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة أسيوط

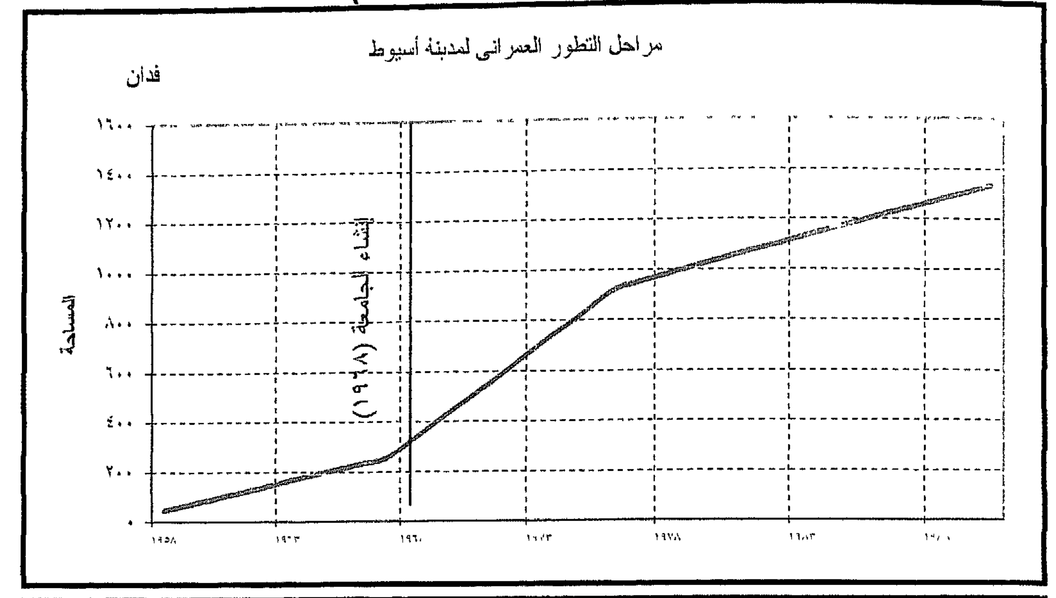
-بدراسة معدلات النمو العمرانى لكل منطقه وجد أنه فى الفترة التى أنشئت فيها الجامعة من ١٩٦٨ وحتى ١٩٧٦ حدثت طفرة عمرانية كبيره فى إتجاه الجامعة حيث نمت المدينه فى إتجاهها بنسبة حوالى ٨٣% وذلك فى كل من المنطقة ٤،١ حيث تقع مبانى الجامعة وقد تخطى العمران ترعة الإبراهيمية إلى الجهة الأخرى شمالا حيث امتدت مبانى وخدمات الجامعة فى هذا الإتجاه .

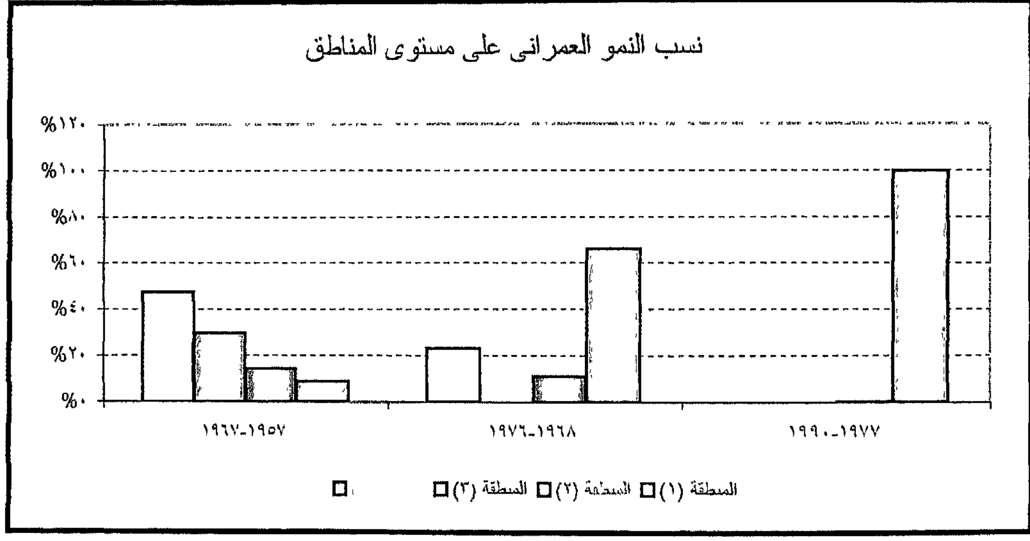


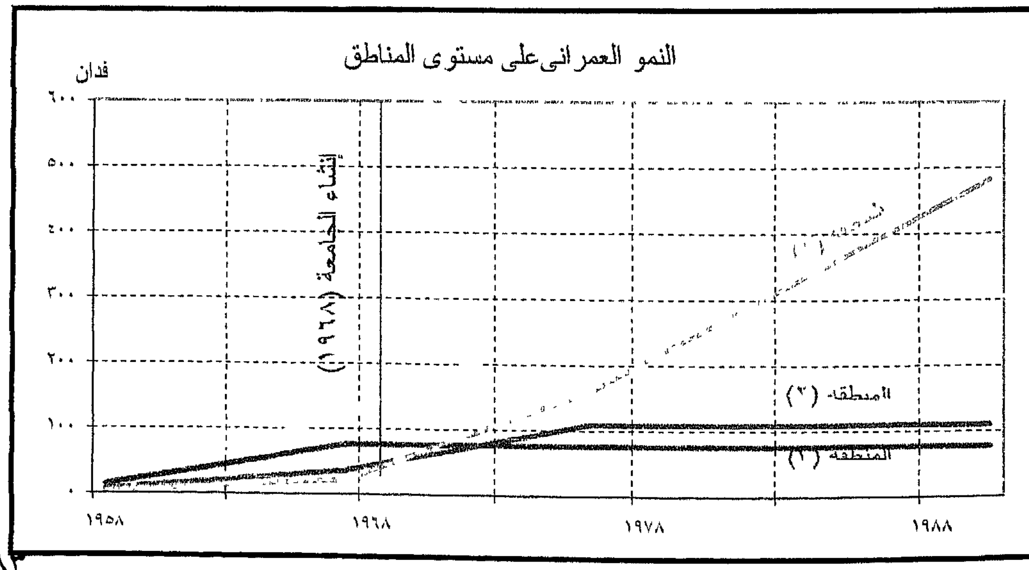
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة أسيوط

المصدر :من عمل الباحث

النمو العمراني لمدينة أسيوط
(العنصر المؤثر : انشاء الجامعة)







-فى المرحله التى تلت ذلك من ١٩٧٧ وحتى ١٩٩٠ نجد أن النمو العمرانى فى مدينة أسيوط قد اقتصر على منطقة الجامعة بنسبة تقترب من ١٠٠% من النمو العمرانى بدون أى تطور عمرانى فى الإتجاهات الأخرى .

-من الملاحظ أن المنطقة المحيطة بالجامعة قد تحولت إلى نمط عمرانى مخطط أو شبه مخطط ، فمنها مناطق قد تم تخطيطها بمعرفة مجلس المدينة بقرارات إدارية ،أما باقى الإمتدادت العمرانية فقد نمت بدون تخطيط مسبق أو قرارات إدارية ، إلا أنها بالرغم من كونها عشوائية ولكنها فى مظهرها العام مخططة مما يعكس المستوى الإجتماعى والإقتصادى للساكنين بها .

-حدث تطور لمنطقة الجامعة فى المرحلة من ١٩٧٧ إلى ١٩٩٠ حيث أنشئت جامعة الأزهر غرب منطقة الوليدية وشمالها وتم امتداد جامعة أسيوط غربا وإنشاء حى السادات والمنطقة الصناعية ، كما بدأ إنشاء مشروعى الإسكان الخاص بالبنك الدولى وإسكان المعلمين .

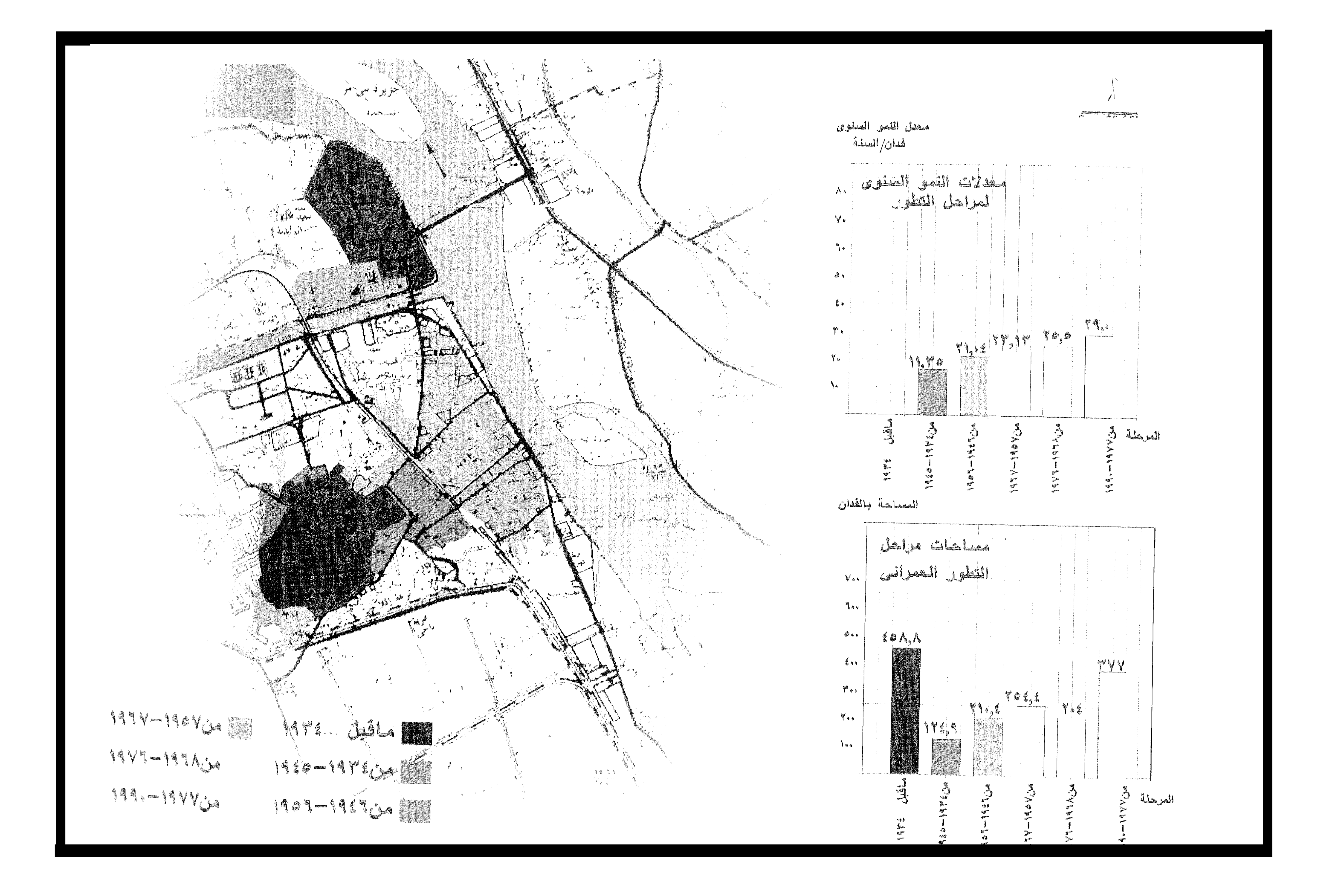
-تضاعف عمران المدينه بعد إنشاء الجامعة حيث كانت مساحة المدينه حتى عام ١٩٨٦ حوالى ١٠٤٨,٥ فدان ونمت المدينه ليصبح العمران حوالى ٢٣٤٦,٠ فدان عام ١٩٩٠ بزيادة قدرها حوالى ١٢٩٧,٥ فدان منها حوالى ٨٦٦,٠ فدان فى مرحلة إنشاء الجامعة .

	معدل النمو العمرانى بالفدان/سنة			
المنطقة	١	٢	٣	٤
قبل إنشاء الجامعة	٢,٠	٣.٣	٦,٩	١١,٠
بعد إنشاء الجامعة	٥٥,٢	٩,١	٠.٠	١٩,٢
مرحلة التطور التالية	٣١,٨	٠.٠	٠.٠	٠.٠

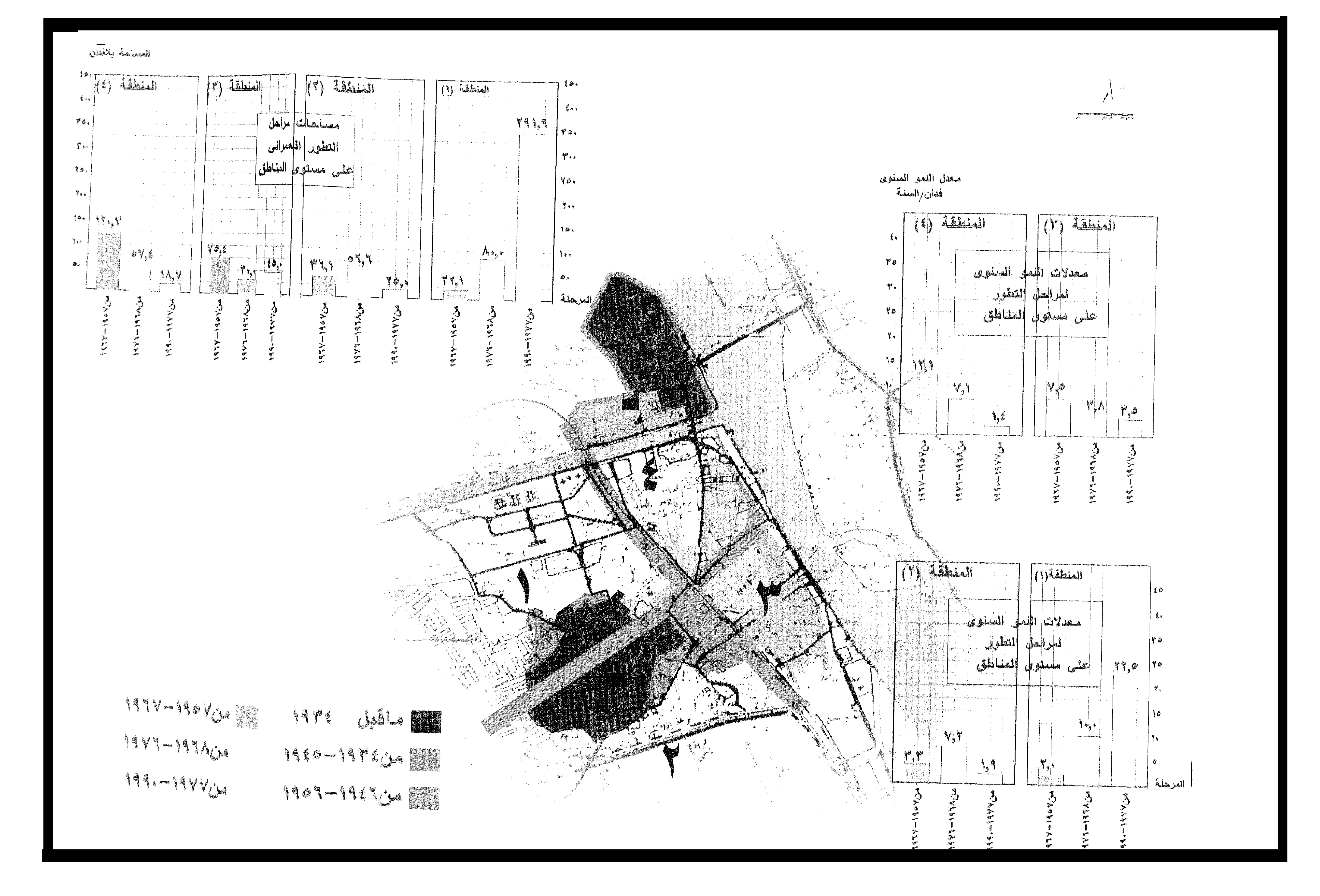
جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة لمدينة أسيوط قبل وبعد إنشاء الجامعة

ويظهر تأثير الجامعة كذلك فى مرحلة النمو العمرانى التى تليها نظرا لأن جامعة أسيوط أنشئت منذ فترة زمنية تسمح بذلك ، وقد شمل تأثير الجامعة فى أسيوط منطقتين هما المنطقة ١ بأكملها وجزء من المنطقة رقم ٤ حيث تقع بقية مبانى الجامعة وقد نما العمران فى إتجاه المنطقة ١ بنسبة ٦٦,١% ، وبإضافة الجزء من المنطقة ٤ نجد أن معدل النمو سيكون بإجمالى ٧٠ فدان/سنة بنسبة أكثر من ٨٣% من النمو العمرانى للمدينة ككل فى إتجاه منطقة الجامعة .

ويظهر فى الخريطة الافتراضية للمدينة فى حالة عدم إنشاء الجامعة إستمرار النمو العمرانى فى الإتجاه السائد قبلها فى المنطقة رقم (٣) بمحاذاة نهر النيل وكذلك فى المنطقة رقم (٢) مع تناقص كبير فى النمو فى إتجاه الجامعة فى المنطقة (١) وقد تم تحليل النمو المفترض للمناطق المختلفة فى المدينة مع مقارنة معدلات النمو العمرانى فى الوضع الحالى والوضع المفترض مع توضيح الفرق فى الشكل الجغرافى للمدينة فى كلتا الحالتين .

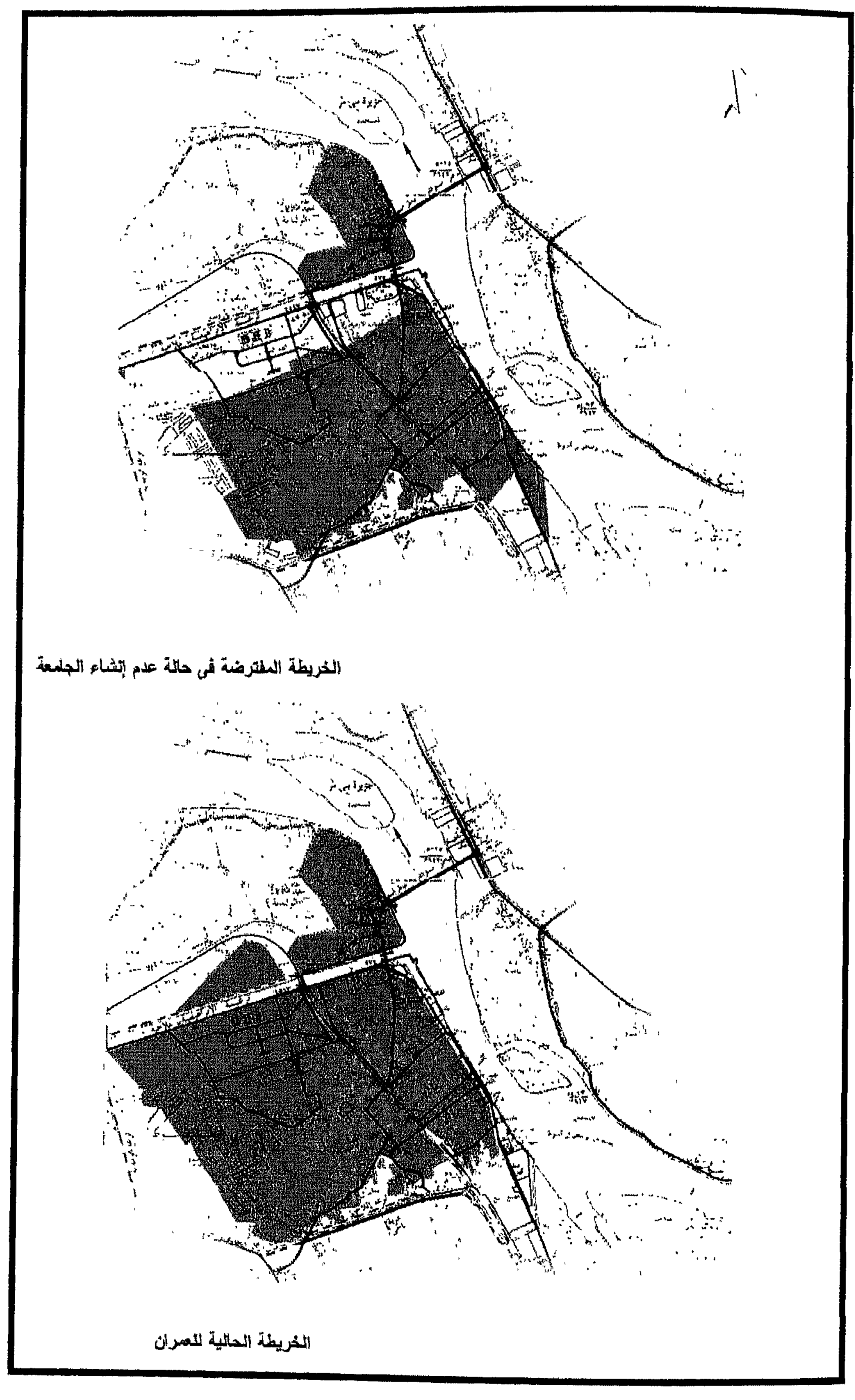


خريطة افتراضية لمدينة أسيوط فى حالة عدم إنشاء الجامعة
المصدر :من عمل الباحث



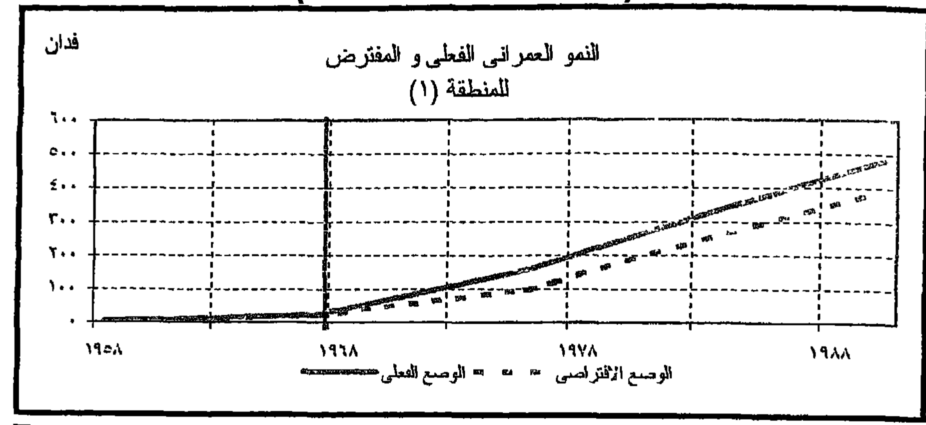
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة أسيوط فى حالة عدم إنشاء الجامعة

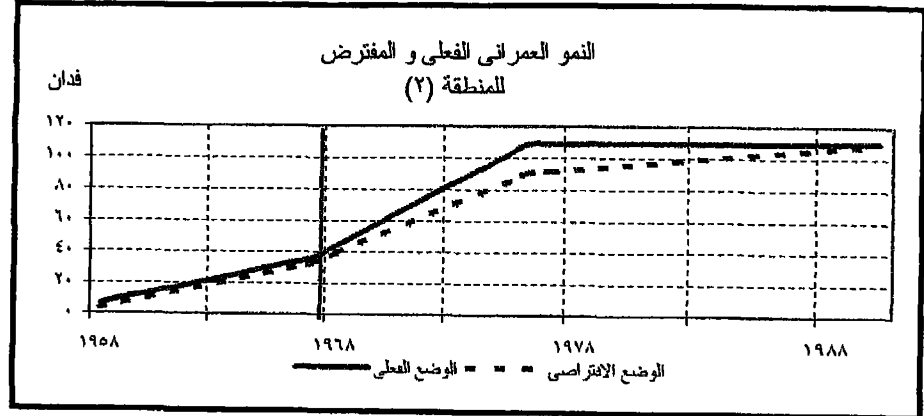
المصدر: من عمل الباحث

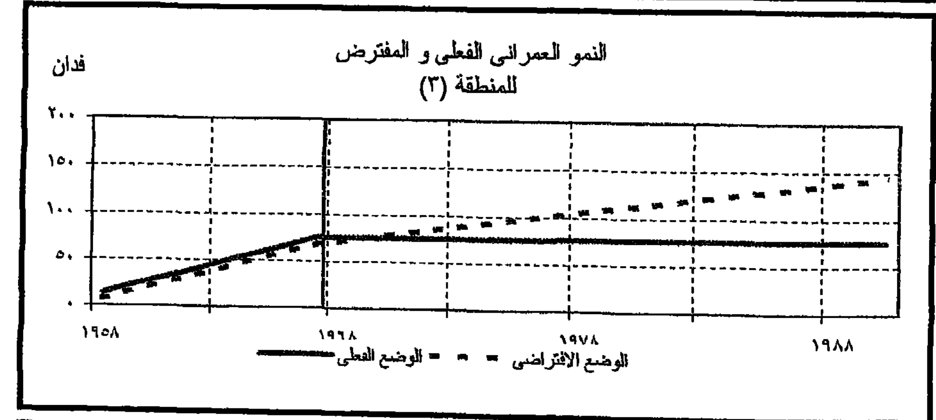


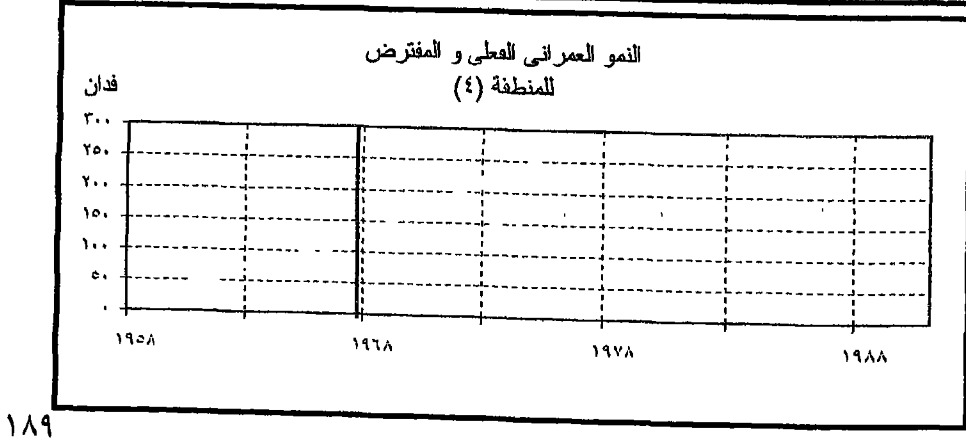
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة أسيوط وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء الجامعة
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمراني الفعلى و المفترض لمدينة أسيوط
(العنصر المؤثر : انشاء الجامعة)







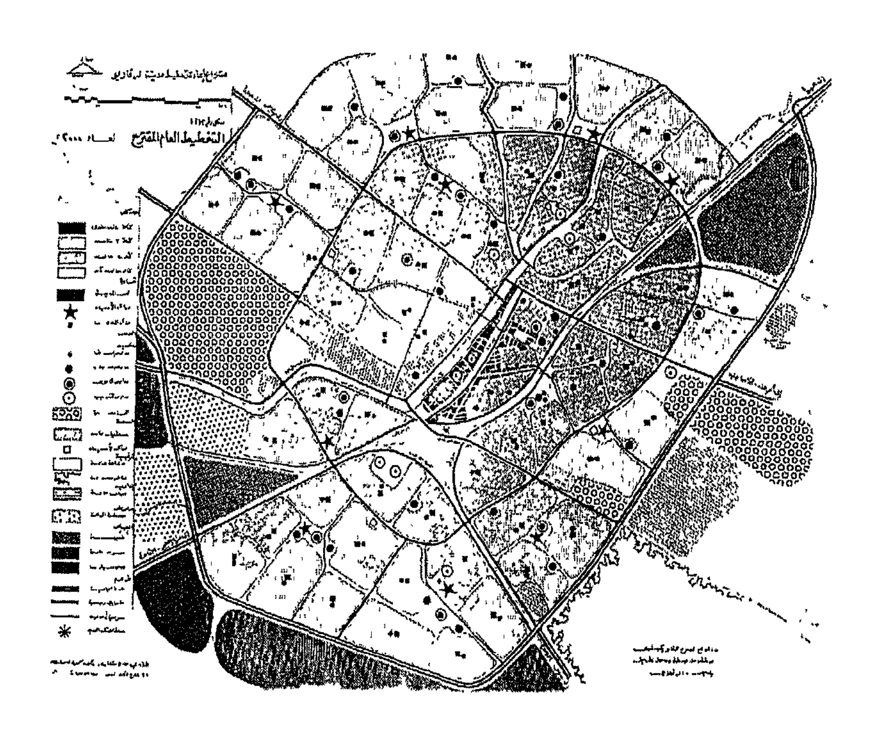


٣- مدينة الزقازيق :

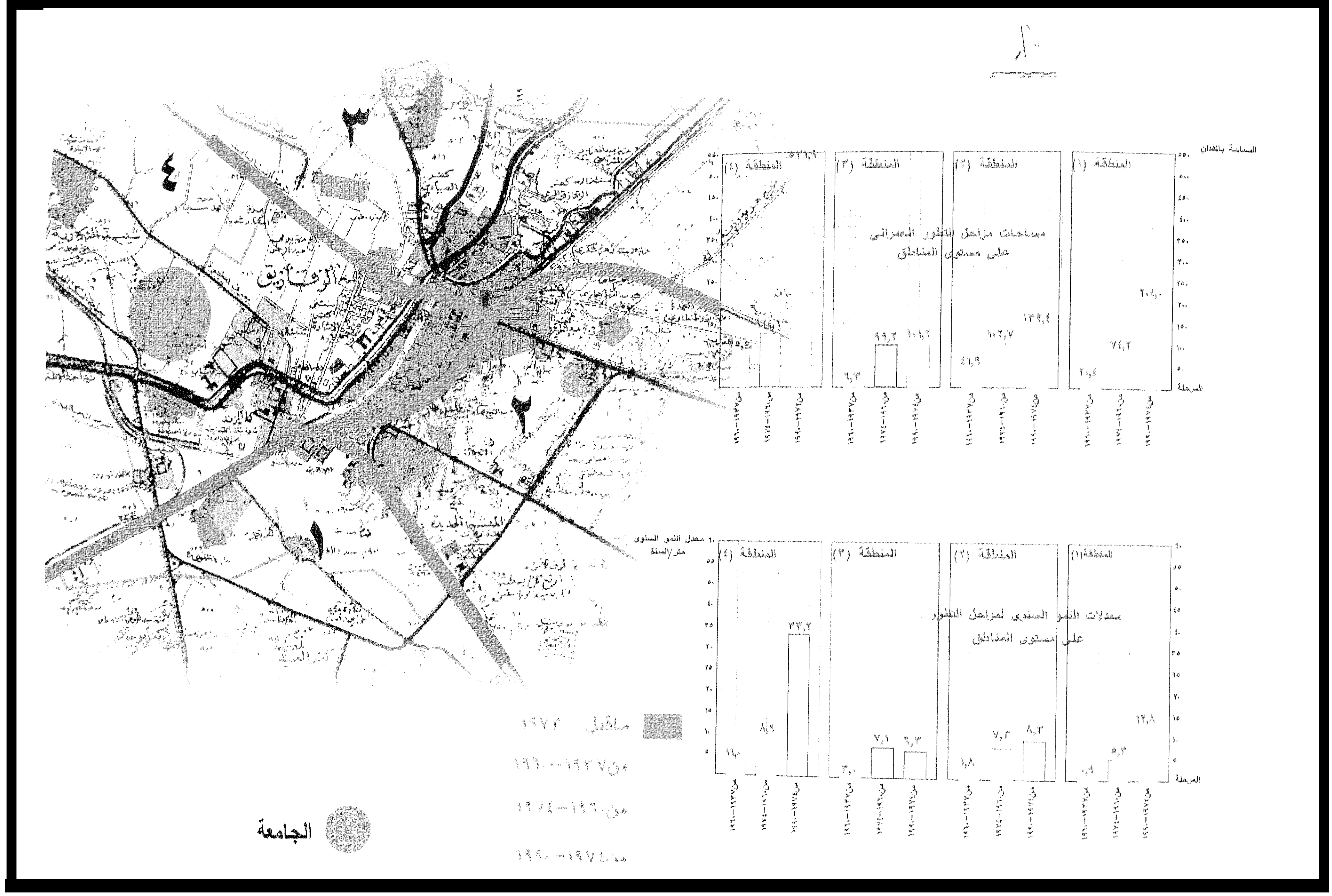
-تمثل مدينة الزقازيق مثالا جيدا على تأثير إنشاء الجامعة فى توجيه النمـو العمرانـى حيث قد تم إنشاء الجامعة بها منذ عام ١٩٧٣ وقد أثر وجـود الجامعـة فـى النمـو العمرانى وتوجهاته تأثيرا كبيرا فى المرحلة التى تلت إنشائها .

-تم إعداد مخطط عمرانى لمدينة الزقازيق قبل إنشاء الجامعـة وقـد توقـع واضعـى المخطط أن تتخذ المدينه فى نموها شكلا دائريا مع طرح توقعـات للنمـو السـكانى والإقتصادى للمدينه .

-فى واقع الأمر فإن المدينه قد اتخذت شكلا مختلفا عن المتوقع فى المخطط حيث نمـت المدينه فى إتجاه الجامعة بنسبة حوالى ٥٥% مما أعطاها شكلا مميزا مسـتطيلا فـى الإتجاه الشمالى الغربى ولم يتم النمو العمرانى فى باقى الإتجاهات بالنسب المتوقعة .



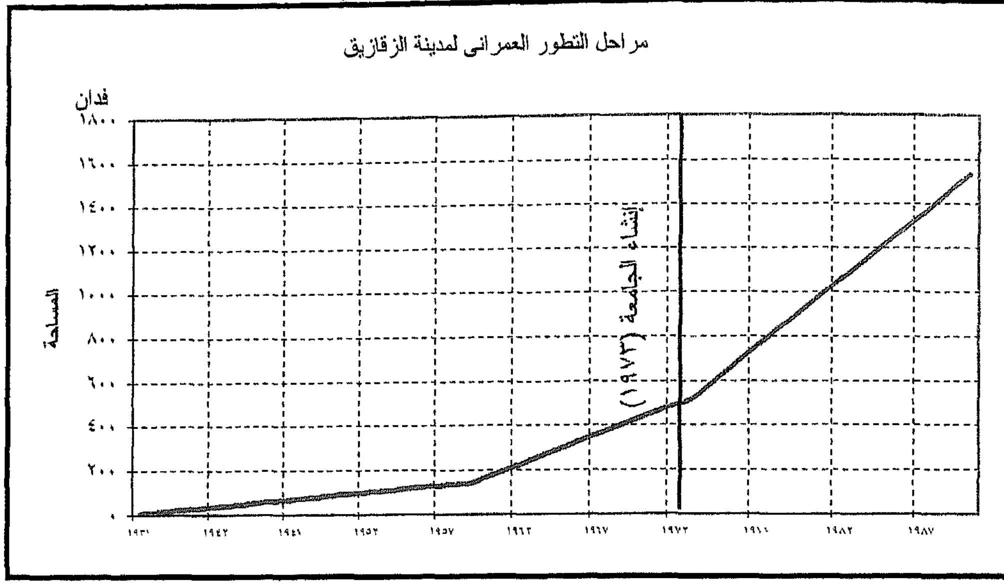
المصدر : مشروع إعادة تخطيط مدينة الزقازيق – ١٩٧٤

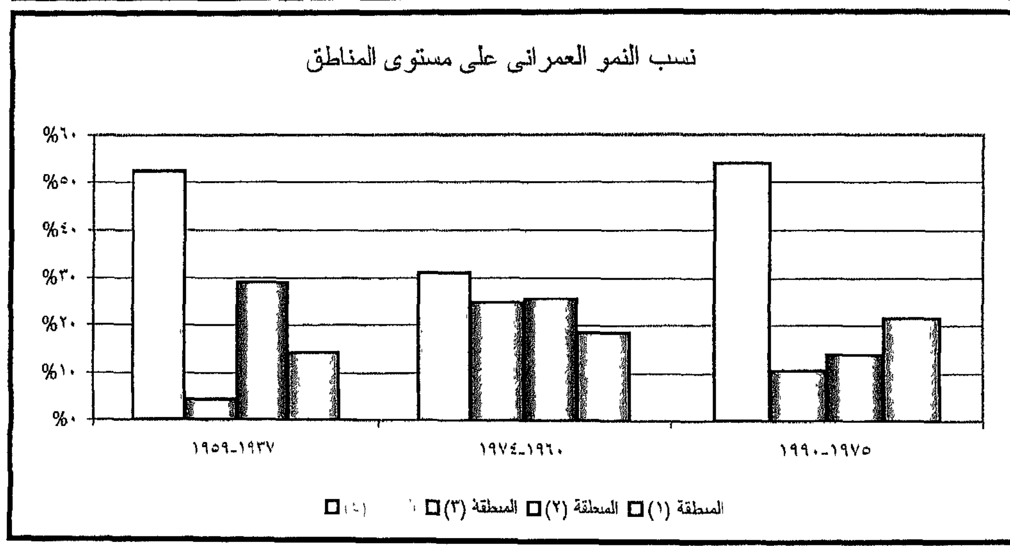


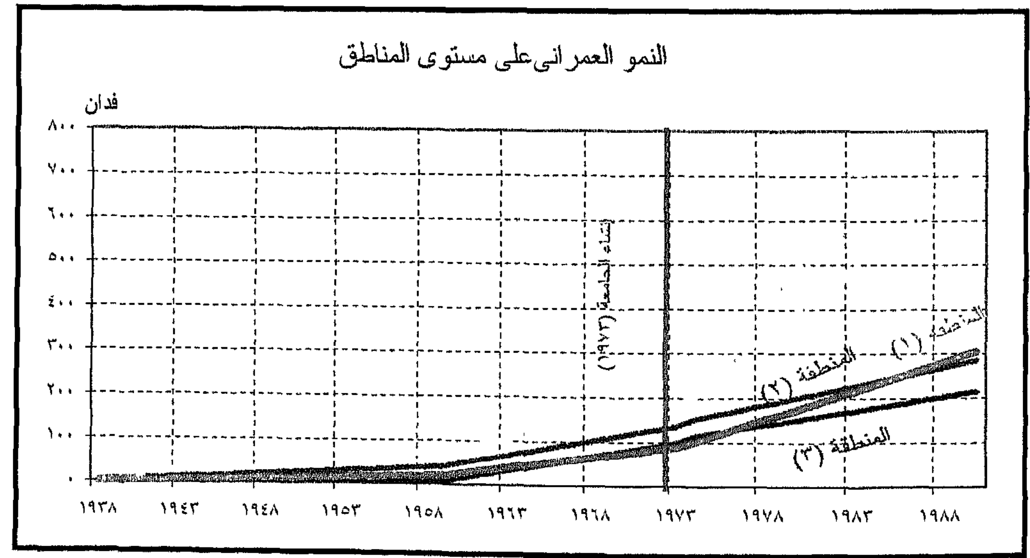
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة الزقازيق

المصدر :من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة الزقازيق
(العنصر المؤثر : إنشاء جامعة)







- عند دراسة المناطق المختلفة لمدينة الزقازيق وجد أن النمو العمرانى لم يتوقف أو يضمحل فى باقى الإتجاهات كما حدث فى مدن أخرى ولكن أستمر النمو العمرانى فى إتجاهات متشعبة فى المدينه إلا أن توجه أكثر من نصف مساحة النمو العمرانى للمدينه كان فى إتجاه جامعة الزقازيق .

المرحلة	١٩٣٧-١٩٦٠		١٩٦١-١٩٧٤		١٩٧٥-١٩٩٠	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٢٠,٤	٠.٩	٧٤,٢	٥,٣	٢٠٤,٠	١٢,٨
المنطقة ٢	٤١,٤	١,٨	١٠٢,٧	٧,٣	١٣٢,٤	٨,٣
المنطقة ٣	٦,٣	٣,٠	٩٩,٢	٧,١	١٠١,٢	٦,٣
المنطقة ٤	٧٥,٥	١١,٠	١٢٤,٦	٨,٩	٥٣١,٩	٣٣,٢
الإجمالى	١٤٤,٠	٦,٣	٤٠٠,٠	٢٨,٦	٩٦٩,٥	٦٠,٦

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة الزقازيق

- شهدت المدينة فى الستينات انفجارا عمرانيا وسكانيا نظرا لحركة التهجير التى حدثت فى هذه الفترة بعد حرب ١٩٦٧ وتهجير عدد ٥٦ ألف نسمة من سكان القناة إلى المدينة .
- بعد إنشاء الجامعة تم إنشاء عدد كبير من المبانى العامة ومبانى الخدمات والمبانى الإدارية فى منطقة الجامعة .
- قبل إنشاء الجامعة كان النمو العمرانى يتركز فى الإتجاه الآخر من المدينة (الجنوبى الشرقى) حيث يقع بحر مويس ومحطة السكة الحديد .
- بعد إنشاء الجامعة انتشر العمران بسرعة فى منطقة ما حول الجامعة ، وقد أدى وجود الجامعة والخدمات المحيطة بها والوظائف المتاحة فيها إلى حراك سكنى داخلى فى المدينة وكذلك جذب الهجرة من خارج المدينة ومن القرى المحيطة بها ، ونجد أن هناك نسبة من النمو العمرانى قد توجهت إلى منطقة الجنوب الشرقى للمدينة حيث تقع كليتا الطب البيطرى والزراعة .

-لم يتأثر الإستعمال التجارى كثيرا بإنشاء الجامعة حيث أنه عند التخطيط لإنشاء الجامعة تم مراعاة وجود أنشطة الخدمات الطلابية داخل الحرم الجامعى لتفادى المشكلات الناجمة عن عدم وجود هذه الخدمات .

	معدل النمو العمرانى بالفدان/سنة			
المنطقة	١	٢	٣	٤
المرحلة قبل إنشاء الجامعة	٥.٣	٧,٣	٧,١	٨,٩
المرحلة بعد إنشاء الجامعة	١٢,٨	٨,٣	٦,٣	٣٣,٢

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة فى مدينة الزقازيق قبل وبعد إنشاء الجامعة.

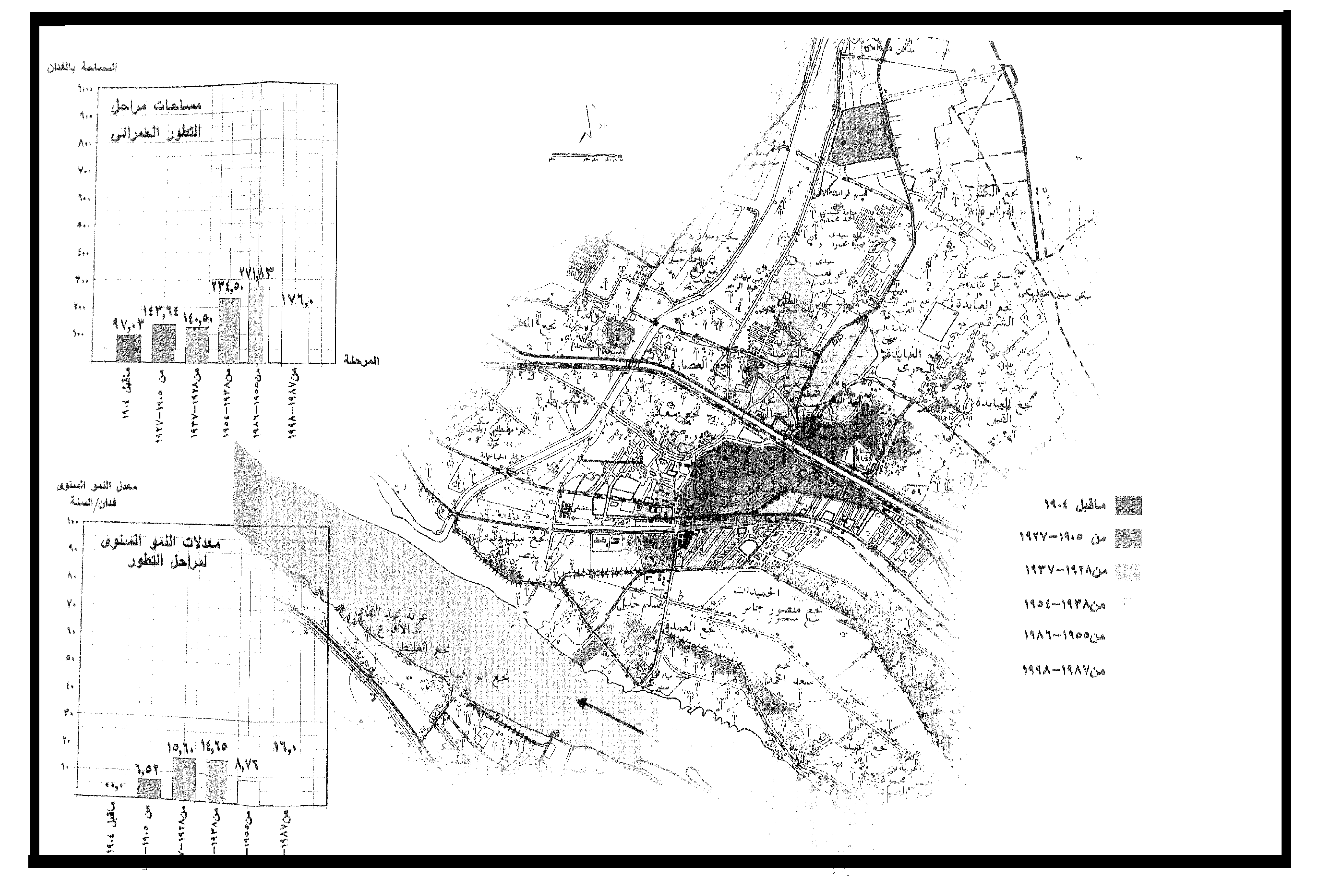
ويلاحظ هنا عدة أشياء مثل :

-كانت معدلات النمو العمرانى فى مرحلة ما قبل إنشاء الجامعة متقاربة فى كل من الأربعة مناطق ، أما فى مرحلة ما بعد إنشاء الجامعة فقد وضح زيادة معدل النمو فى المنطقة ٤ التى تقع بها الجامعة .

-نجد أن المنطقة ١ أيضا قد زاد معدل النمو العمرانى بها نسبيا عن المنطقتين الأخريين ويفسر ذلك إنشاء كليتى الطب البيطرى والزراعة فى هذه المنطقة .

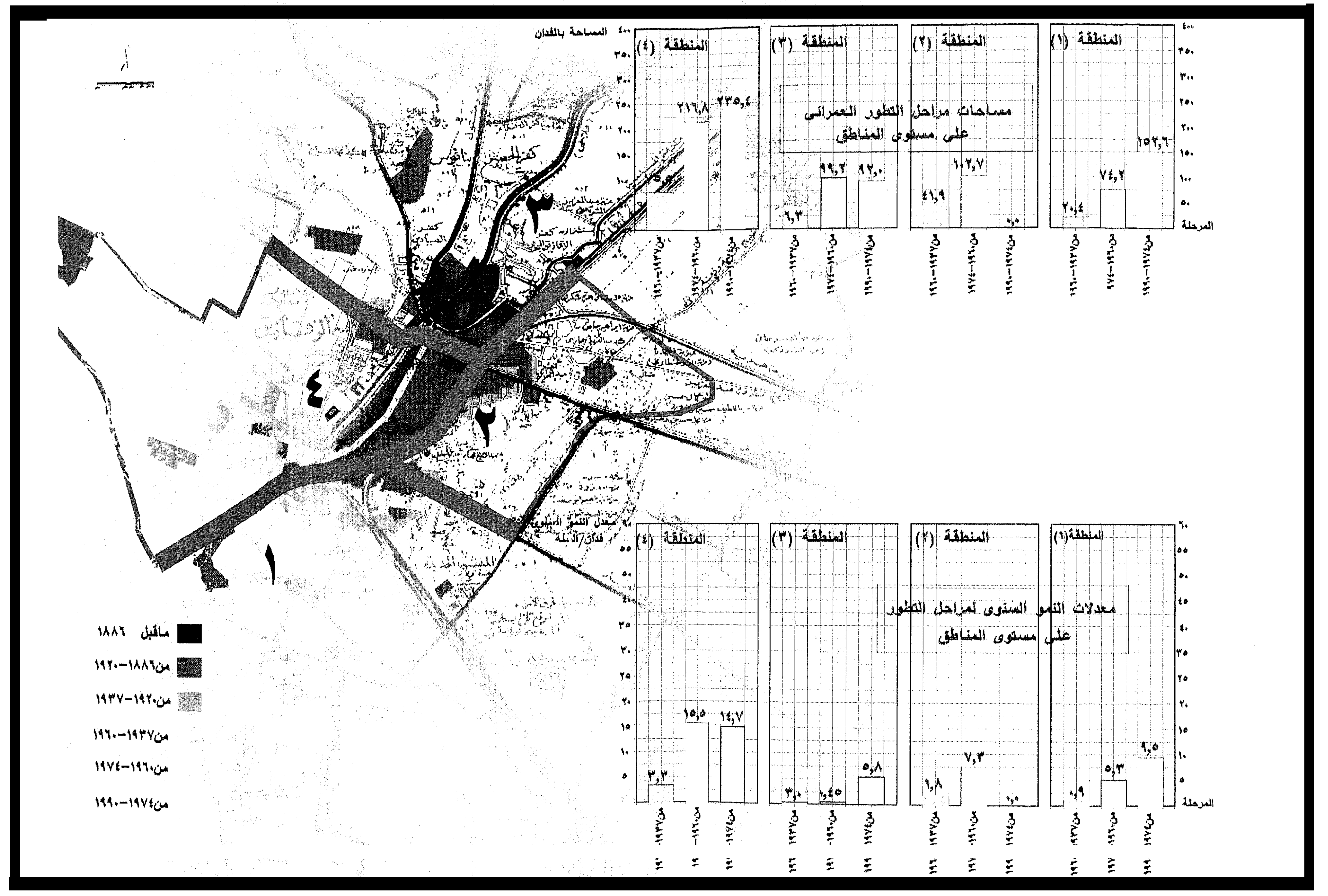
نما العمران فى منطقة الجامعة بمعدل ٣٣,٢ فدان/سنة وذلك بنسبة ٥٤,٨ % من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل ، ومع الأخذ فى الإعتبار أن جزء من مبانى الجامعة قد أنشئ فى المنطقة رقم ١ فنجد أن إجمالى معدل النمو بسبب الجامعة حوالى ٤٠ فدان /سنة بنسبة حوالى ٦٥% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل

ويتضح تأثير إنشاء الجامعة عند مقارنة الخريطة الافتراضية للمدينة بالوضع الفعلى والمقارنة بين منحنيات النمو العمرانى فى كل من مناطق المدينة الأربعة .



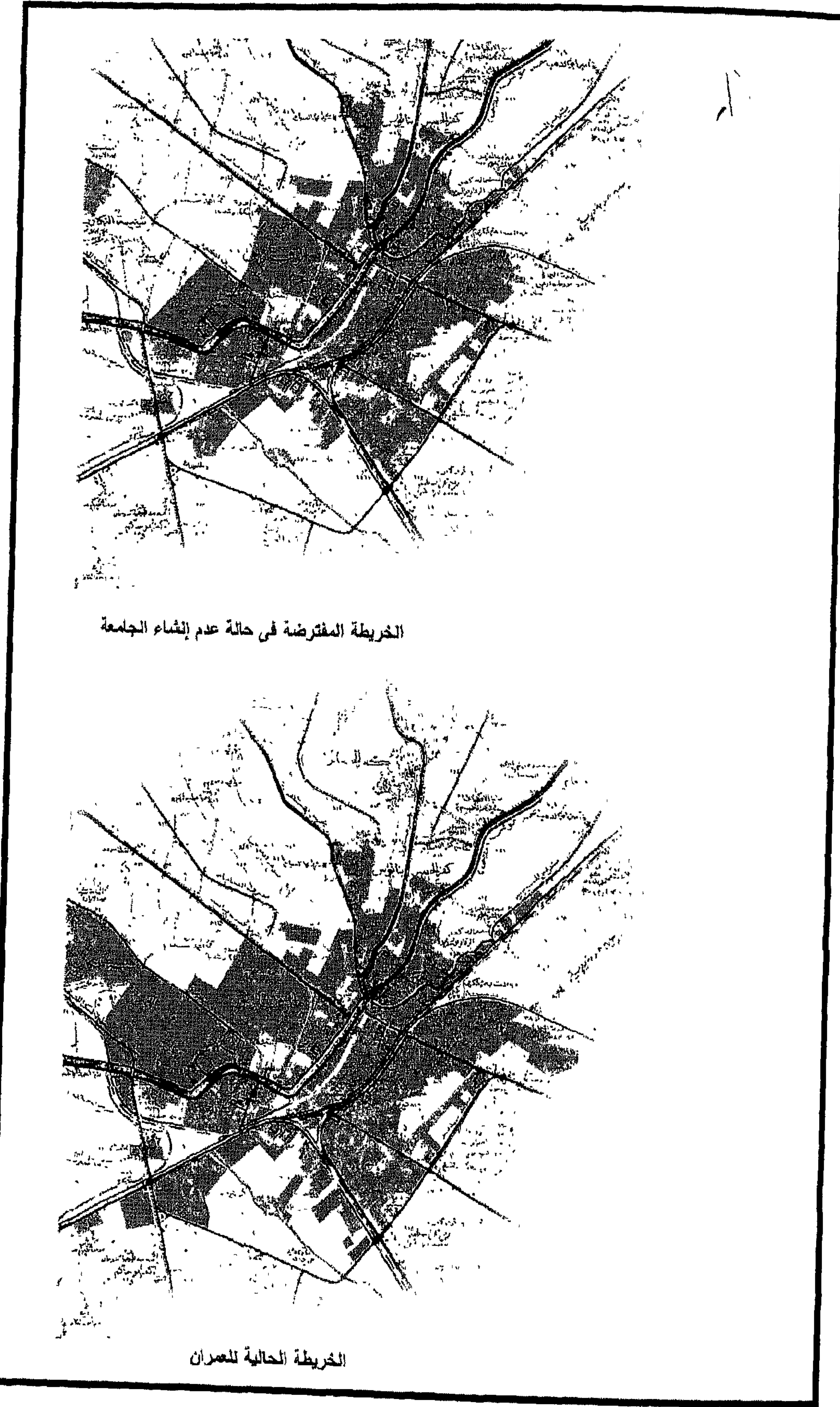
خريطة افتراضية لمدينة قنا فى حالة عدم إنشاء الجامعة

المصدر :من عمل الباحث



تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة الزقازيق فى حالة عدم إنشاء الجامعة

المصدر: من عمل الباحث



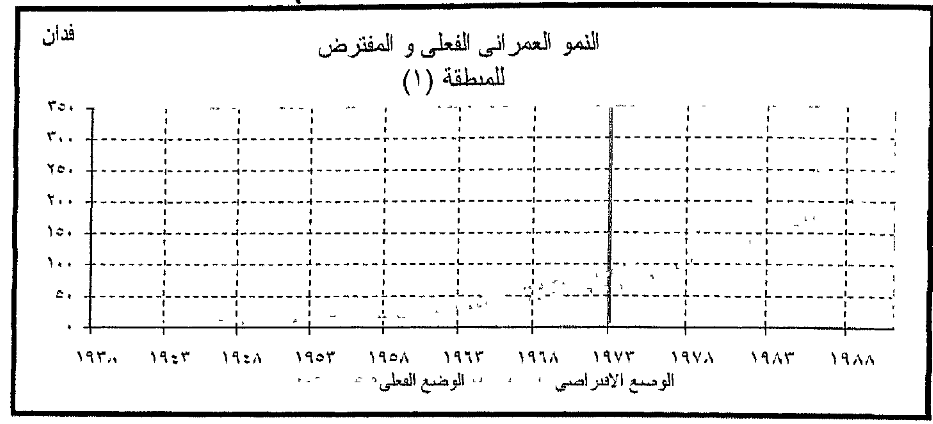
الخريطة المفترضة فى حالة عدم إنشاء الجامعة

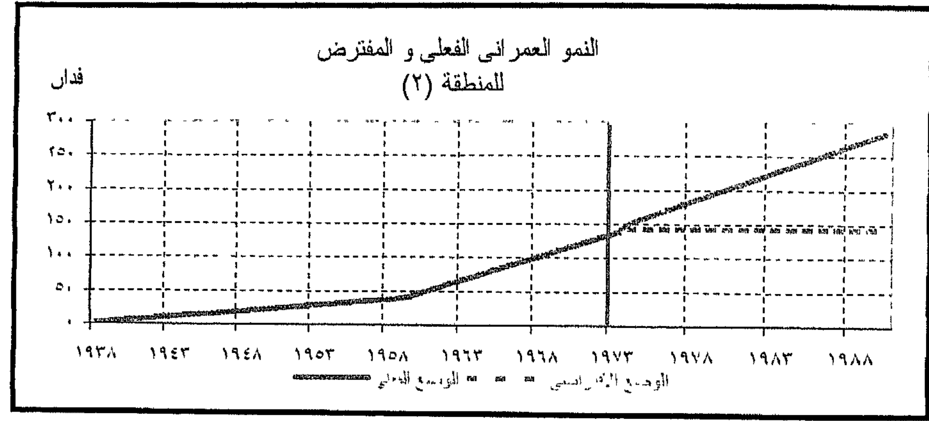
الخريطة الحالية للعمران

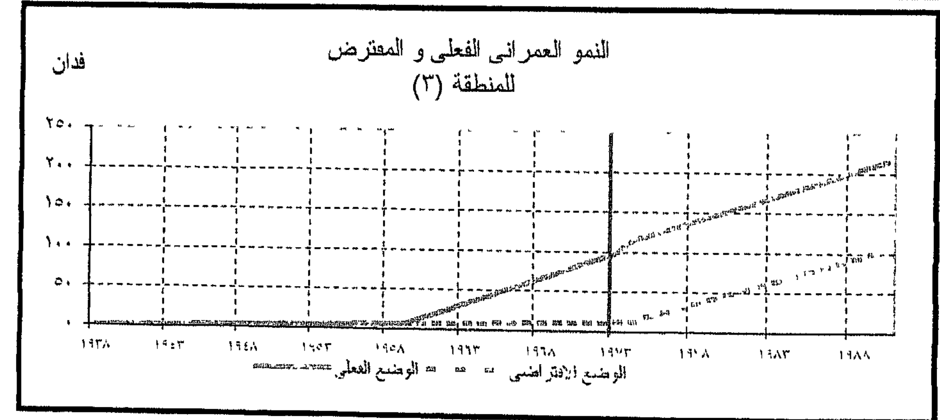
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة الزقازيق وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء الجامعة

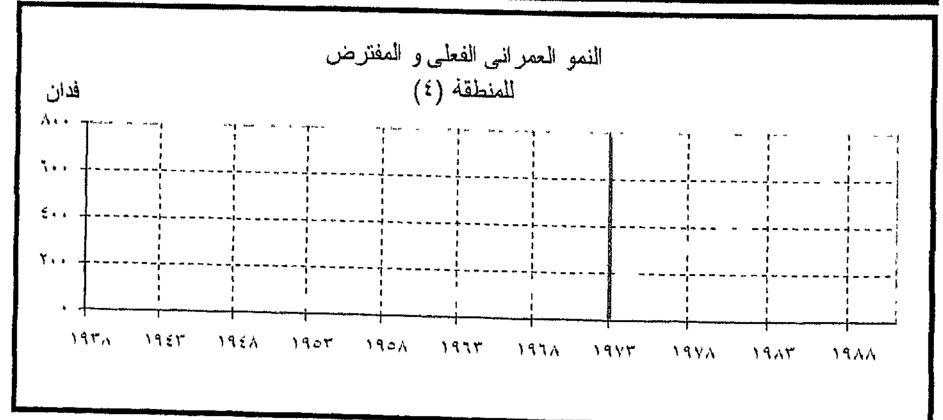
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النموالعمرانى الفعلى و المفترض لمدينة الزقازيق
(العنصر المؤثر : انشاء الجامعة)









٤- مدينة قنا :

-عند البدء فى دراسة مدينة قنا كان الهدف من الدراسة اختبار تأثير إنشاء كوبرى قنا على النيل الذى يربط بين المدينة والجهة المقابلة من نهر النيل على العمران والنمو العمرانى للمدينه ، حيث كان من المتوقع أن يؤثر الكوبرى فى جذب العمران تجاه نهر النيل مثل حالة مدينة بنىسويف .

-فى المدينه هناك تأثيرين واضحين :

-تأثير الطرق الإقليمية سواء الطريق المؤدى إلى الكوبرى المقام على نهر النيل أو طريق القاهرة – أسوان الزراعى.

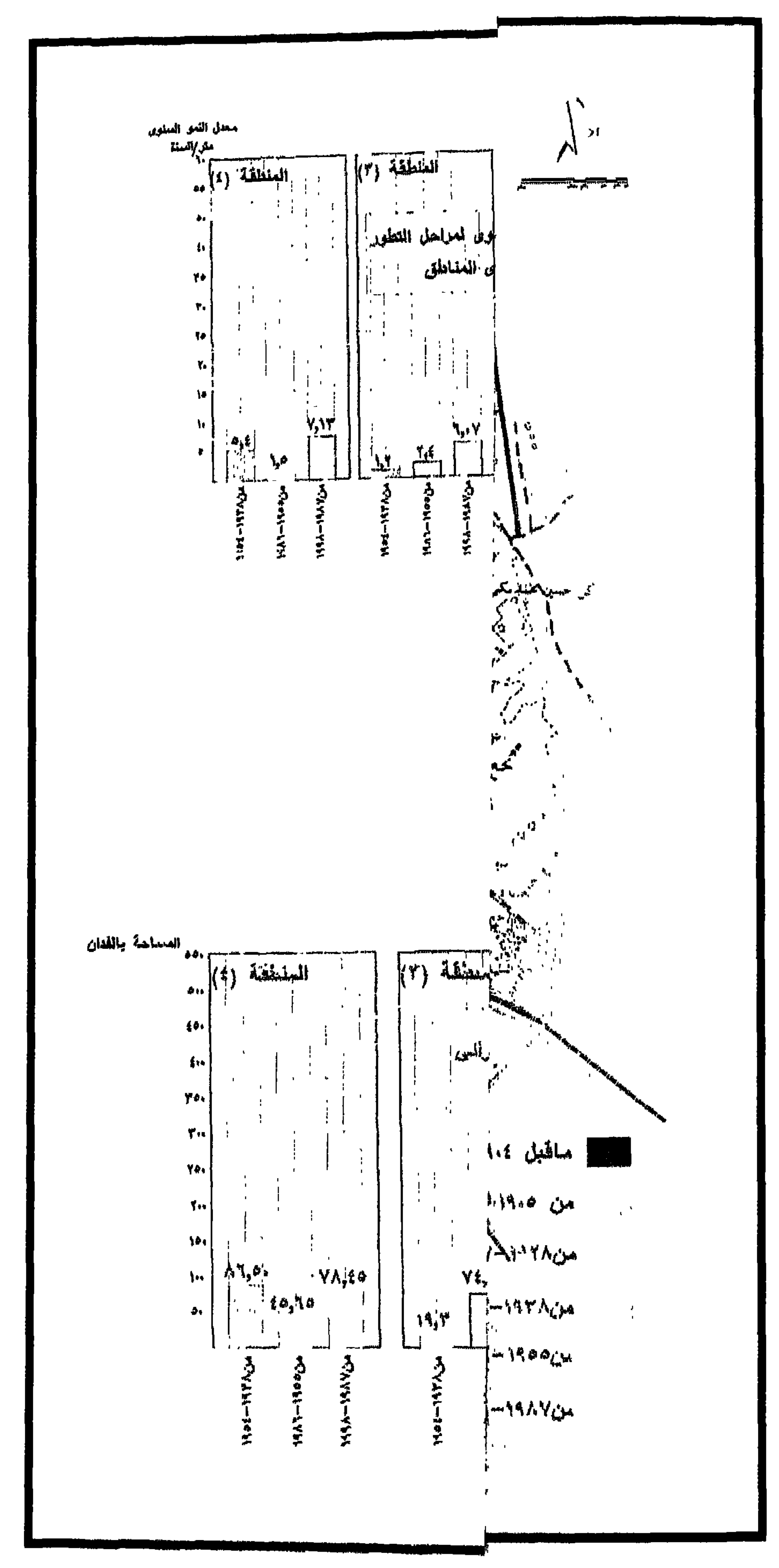
-تأثير تخصيص أرض جامعة جنوب الوادى .

-بدراسة إتجاهات النمو العمرانى على الخريطة وجد أن تأثير وجود الكوبرى والطريق المؤدى إليه فى إتجاه نهر النيل يكاد لا يذكر نظرا لتخصيص الأرض فى شمال شرق المدينه لإنشاء الجامعة فى أواخر الثمانينات مما جذب النمو العمرانى فى إتجاه أرض الجامعة .

المرحلة	١٩٣٨-١٩٥٤		١٩٥٥-١٩٨٦		١٩٨٧-١٩٩٨	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٥٥,٤٣	٣,٤٦	٣٨,٨	١,٢٥	٤١١,٨٧	٣٧,٤٤
المنطقة ٢	٧٣,٢٧	٤,٥٧	١١٢,٦٠	٣,٦٣	١٣٦,٨	١٢,٤٣
المنطقة ٣	١٩,٣	١,٢	٧٤,٨	٢,٤	٦٦,٨٥	٦,٠٧
المنطقة ٤	٨٦,٥	٥,٤	٤٥,٦٥	١,٥	٧٨,٤٥	٧,١٣
الإجمالى	٢٣٤,٥	١٤,٦٥	٢٧١,٨٣	٨,٧٦	٦٩٣,٩٨	٦٣,١

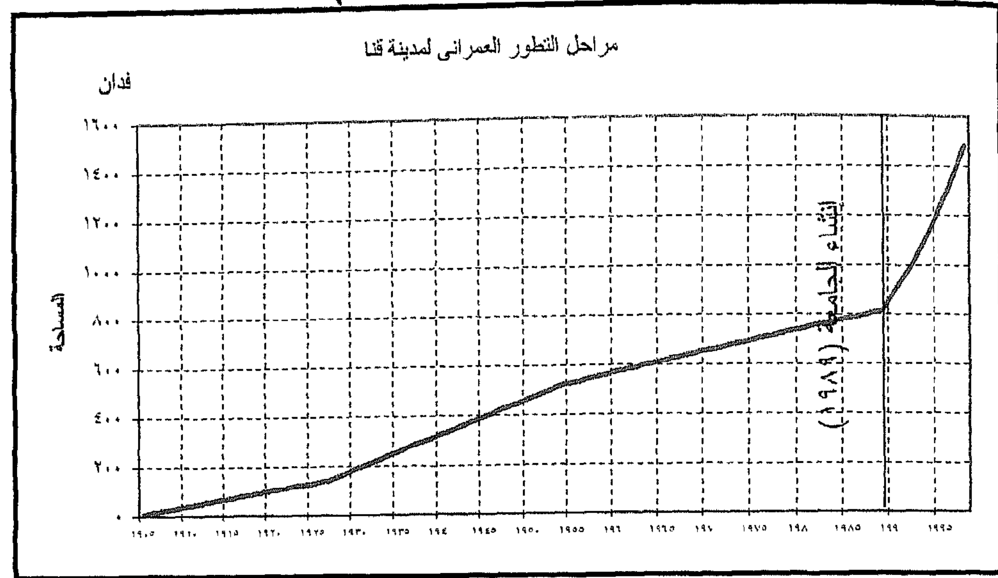
جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة قنا

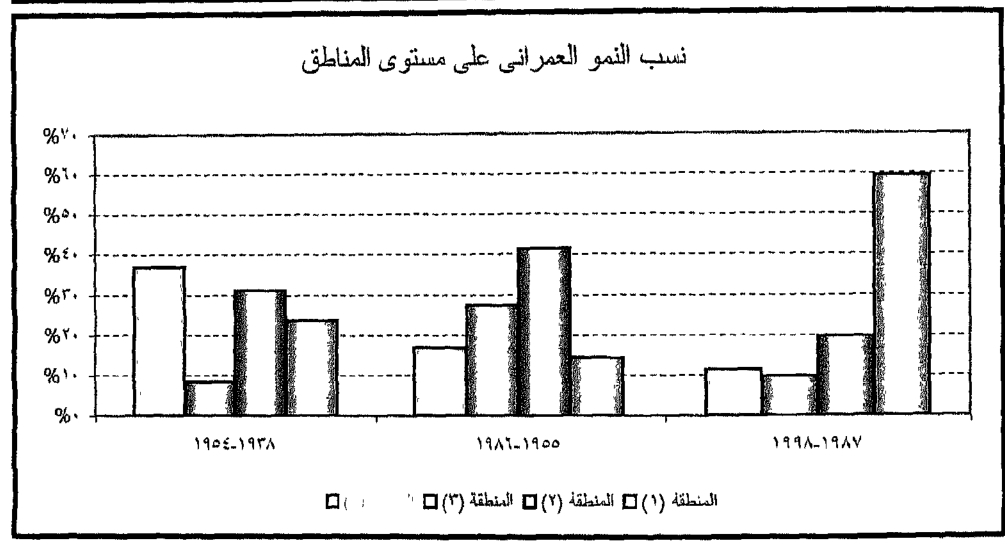
-سوف تتم دراسة تأثير محاور الحركة على عمران المدينة فى حينه بينما فى هذا الجزء سندرس تأثير الجامعة على التكوين والنمو العمرانى للمدينة .

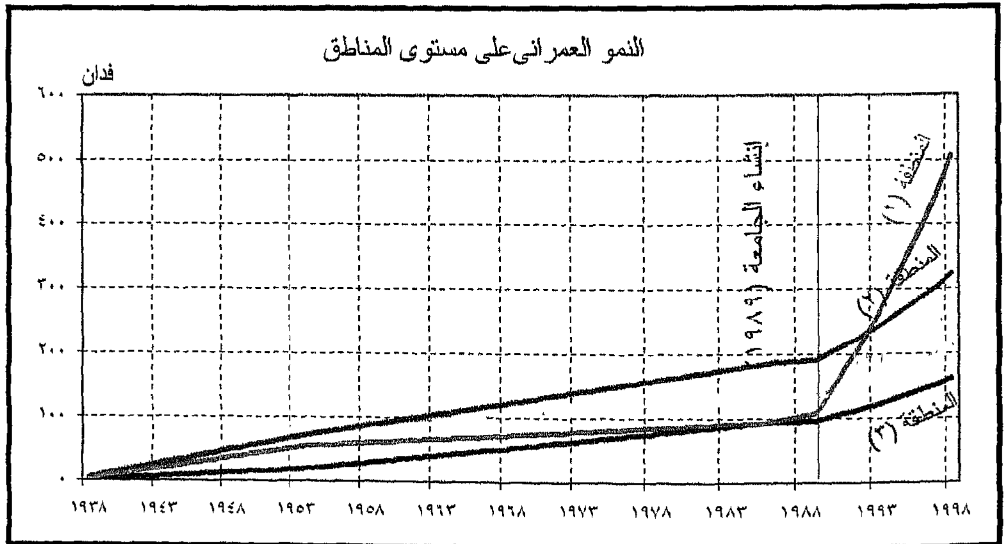


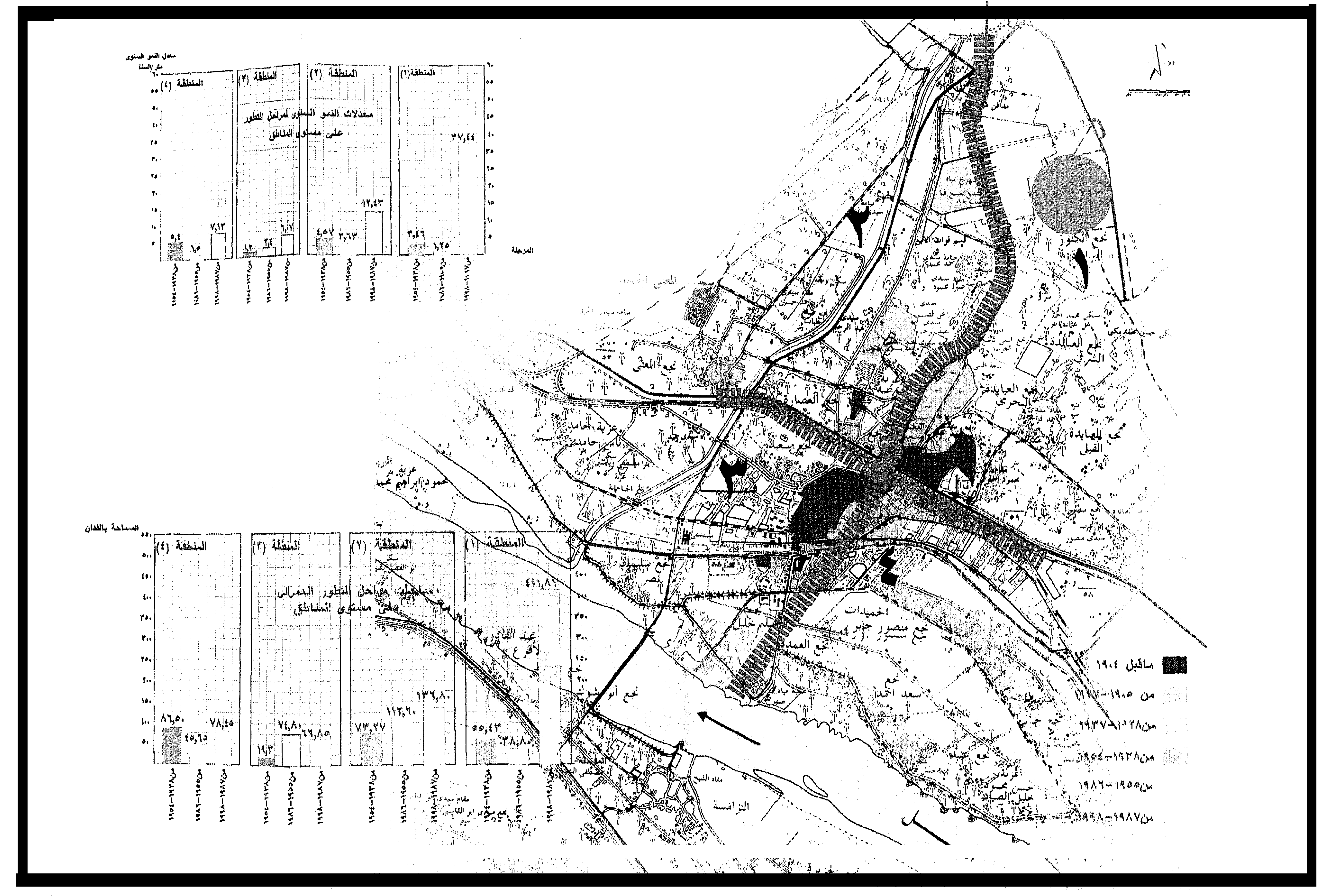
تحليل مساحات ومعدلات ا
المصدر :من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة قنا
(العنصر المؤثر : إنشاء جامعة)



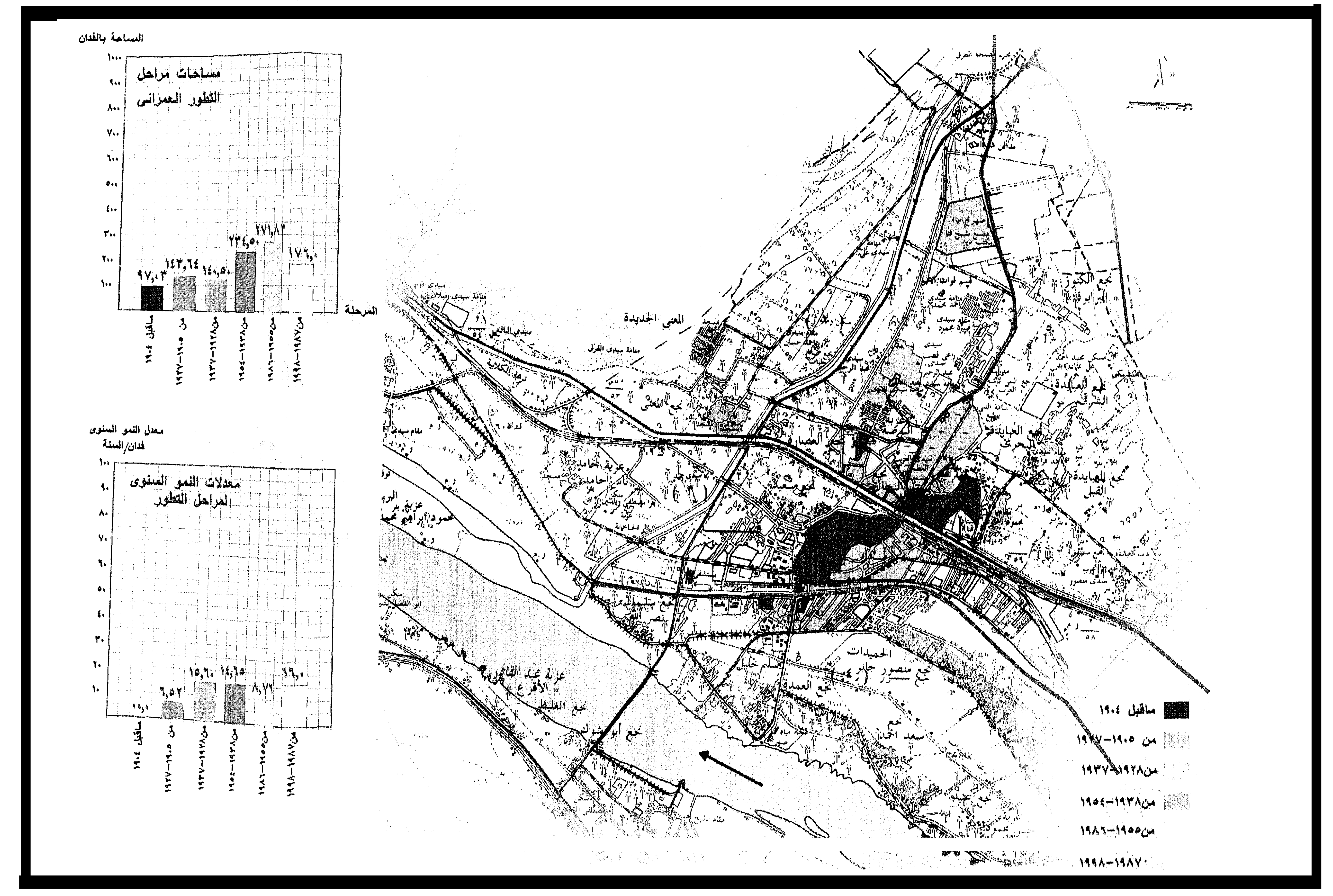






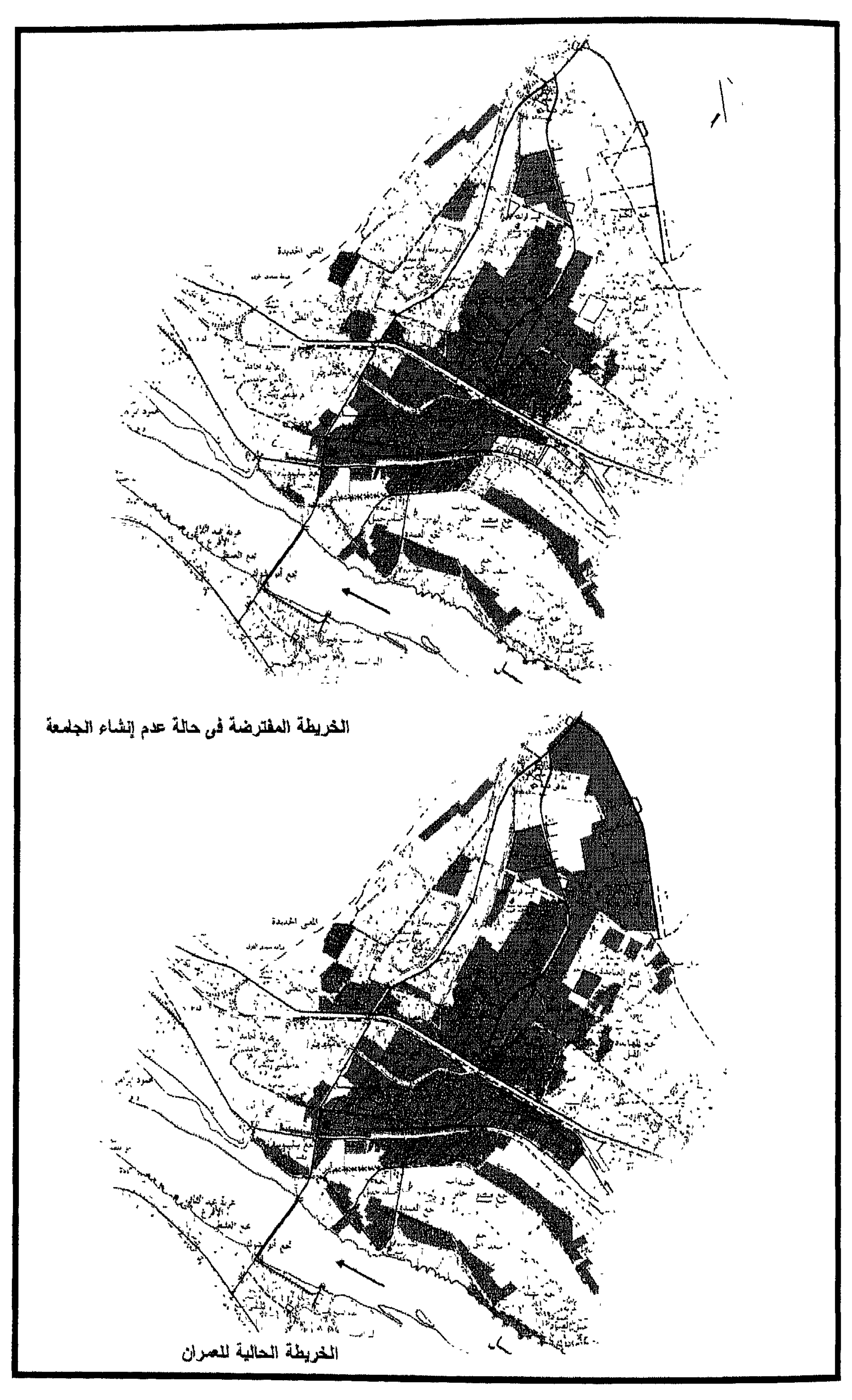
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة قنا

المصدر :من عمل الباحث



خريطة افتراضية لمدينة قنا فى حالة عدم إنشاء الجامعة

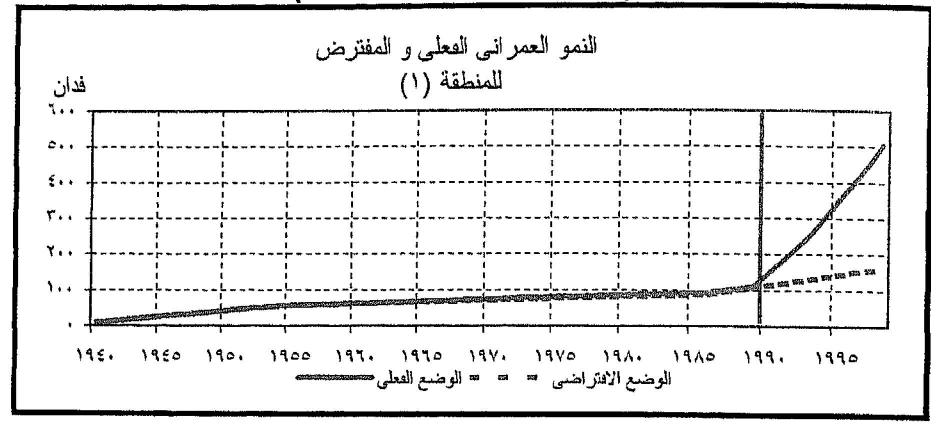
المصدر :من عمل الباحث

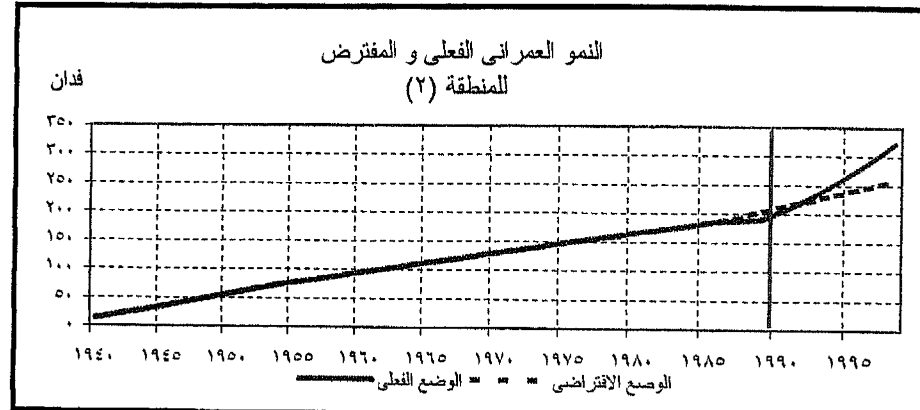


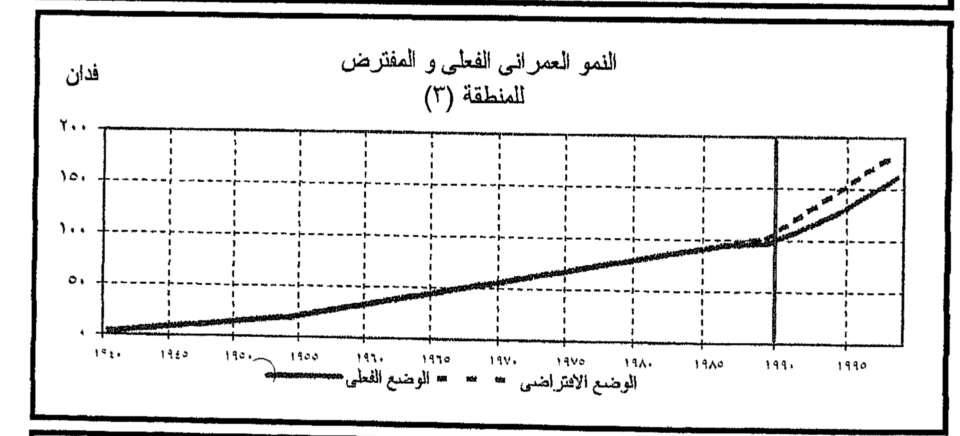
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة قنا وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء الجامعة

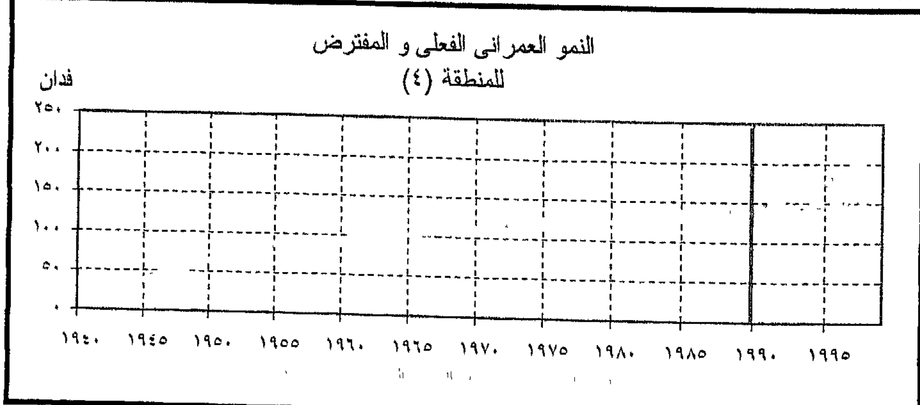
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النموالعمرانى الفعلى و المفترض لمدينة قنا (العنصر المؤثر : انشاء الجامعة)









تأثير عنصر انشاء جامعة على النمو العمرانى للمدن محل الدراسة

المدينة	الخريطة	عدد السكان	سنة إنشاء الجامعة	نسب النمو فى مناطق المدينة المختلفة بعد إنشاء الجامعة
طنطا		٣٧٢،٨٩٣	١٩٩٥	(٣) ١٠% ؛ (٤) ١١ % ؛ (باقى ٢) ٧% ؛ (٢) ؛ منطقة الجامعة ؛ (١) ؛ منطقة الجامعة ٧٢%
أسيوط		٣٤٣،٦٢٢	١٩٨٦	(٣) ٠.١% ؛ (باقى ٤) ٦ % ؛ (٢) ١٠.٩% ؛ (٤) ؛ منطقة الجامعة ؛ (١) ؛ منطقة الجامعة ٨٣%
الزقازيق		٢٦٧،٥٦٩	١٩٧٣	(٣) ١١% ؛ (٢) ١٤% ؛ منطقة الجامعة ؛ (١) ؛ (٤) ؛ (باقى ١) ١٠% ؛ منطقة الجامعة ٦٥%
قنا		١٥٥،٣٨٣	١٩٨٩	(باقى ٢) ٦% ؛ (٣) ١٠% ؛ (٤) ١١% ؛ (٢) ؛ منطقة الجامعة ؛ (١) ؛ منطقة الجامعة ٧٣%

من تحليل الجدول السابق نجد أن :

١- تأثر العمران بعوامل جذب أخرى فى المدينة بخلاف عنصر الجامعة حيث نجد أنه فى مدينة مثل مدينة الزقازيق توجد إتجاهات نمو متشعبة كانت سائدة قبل إنشاء الجامعة واستمرت بعد إنشاء الجامعة حيث لم تجذب الجامعة سوى ٦٥% من العمران وباقى النسبة استمرت فى إتجاهات النمو السائدة فيما قبل .

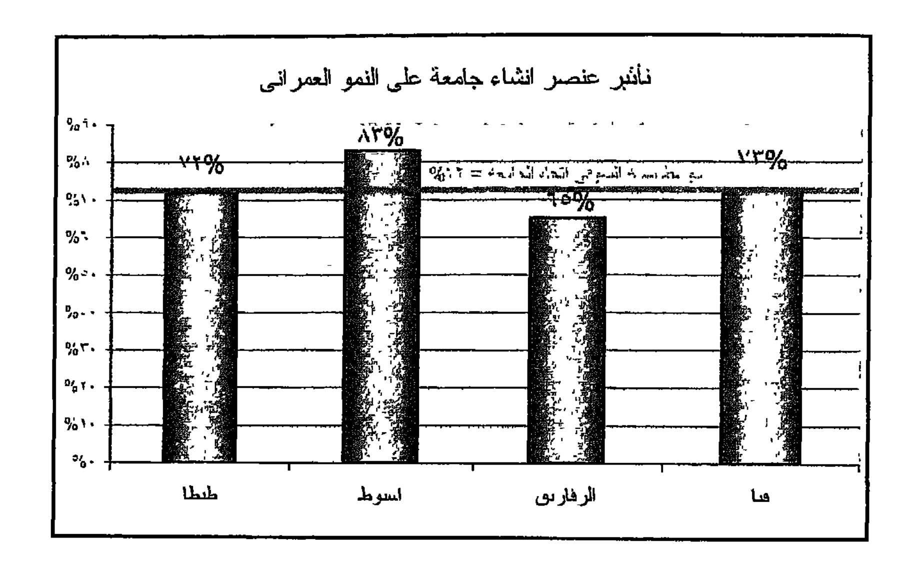
٢- بالنسبة لمدينة طنطا فقد نما العمران فيها بمعدلات كبيرة حيث صاحب إنشاء الجامعة إنشاء العديد من الخدمات المحيطة بها مثل الإستاد الرياضى ومبنى القناة السادسة وكذلك تواكب ذلك مع إنشاء الكوبرى الذى يعبر الطريق الإقليمى القاهرة/الإسكندرية الزراعى مما أدى إلى الطفرة العمرانية التى حدثت فى هذا الإتجاه والتى بلغت ٧٢% من إجمالى النمو العمرانى بالمدينة .

٣- فى أسيوط نجد أن العمران قد توجه كلية إلى منطقة الجامعة رغم توجهه قبل ذلك للنمو فى إتجاه نهر النيل ،وذلك نتيجة لإنشاء عدة مناطق مخططة فى هذه المنطقة مما جذب سكان الطبقة المتوسطة وفوق المتوسطة إلى الانتقال إلى هذه المنطقة ،وهذا مما يؤكد وجود العامل الأولى (إنشاء الجامعة) ويليه العوامل التابعة أو الثانوية التى تلى هذا العامل وتسهم فى جذب العمران فى اتجاهه وقد كان جذب العمران فى إتجاه الجامعة فى أسيوط بنسبة ٨٣% من إجمالى النمو فى المدينة .

٤- أما بالنسبة لمدينة قنا فقد كان النمو فى إتجاه جامعة جنوب الوادى بنسبة ٧٣% من إجمالى النمو فى المدينة مع ملاحظة أنه فى مدينة قنا هى المدينة الوحيدة التى يأتى النمو فيها فى إتجاه الجامعة على أرض صحراوية وليست زراعية مثل المدن الأخرى .

٥- هنا يمكن أن نستخلص معدل متوسط للنمو العمرانى فى إتجاه الجامعة عند استحداث عنصر الجامعة كخدمة إقليمية فى مدينة قائمة من النطاق الحجمى ١٠٠-٥٠٠ ألف نسمة وذلك

كنتيجة لمعدلات النمو التى أظهرتها دراسة المدن السابقة ، فيكـــون مـــن المتوقـــع أن ينمـــو العمران فى إتجاه عنصر الجامعة بنسبة متوسطة حوالى ٧٣% من إجمالى النمـــو العمرانـــى للمدينة التى أنشئت بها الجامعة .



٥-٢ تأثير محاور الحركة الإقليمية على نمو المدن :

دائما ما ينشأ التساؤل حول أيهما أسبق للوجود ، الطرق أم التجمعات العمرانية ؟ أى هل تمتد الطرق لخدمة التجمعات العمرانية أم أن التجمعات العمرانية هى التى تنمو حتى تلتحم بالطرق.

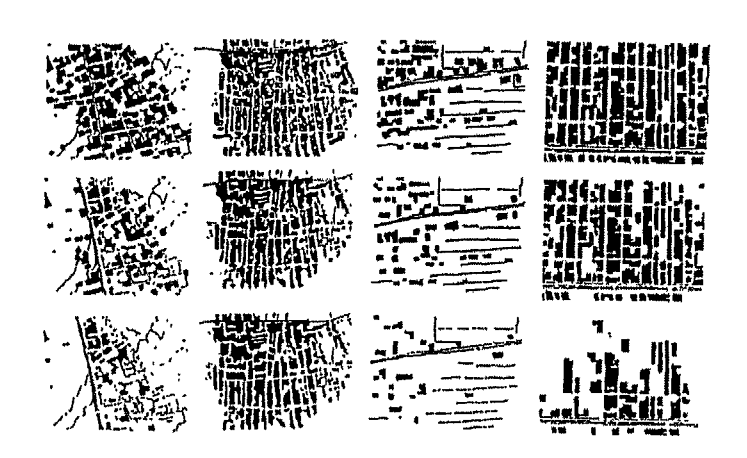
وقد يؤثر امتداد طريق أو محور حركة فى منطقة معينة على نمو العمران واتجاهه ويسبب توجيه العمران إما ليلتحم مع الطريق أو لينمو شريطيا على امتداد محور الحركة ، وعندما ينشأ تجمع عمرانى يخدمه طريق رئيسى فهو ينمو إما على جانب من الطريق ، أو على جانبى الطريق ليصبح الطريق محورا للنمو والتجمع ويكون أشبه بسلسلة ظهر السمكة التى يتفرع منها باقى محاور الحركة ويتغير شكل التجمع متخذا الشكل الشريطى متأثرا باستطالة وامتداد الطريق[٢٢] .

أو أن يكون المحور الرئيسى بعيدا نسبيا عن التجمع العمرانى ففى هذه الحالة نجد أن العمران يزحف فى إتجاه هذا المحور لتصبح الأراضي الخالية التى كانت تفصل محور الحركة عن المدينة جزءا من عمران المدينة ، وعادة يكون هذا الزحف العمرانى غير مخطط مسبقا مما يعطى صفة العشوائية على تلك المناطق التى قد تكون أراض زراعية أو صحراوية ويكون نمط النمو العمرانى تقريبا كما هو بالخريطة .

وقد وجد أن الشكل الفعلى لكل تجمع عمرانى يتحدد على أساس التضاريس ونظم محاور الحركة ، ويؤكد المظهر العام للمدن على تغير أشكالها بتأثير دور الطرق فهى تمتد طوليا على امتداد الطرق أو تزحف إلى الطرق أو تفريعاتها . أى أن للطرق دور هام ورئيسى فى عمليات النمو العمرانى ،فهو يؤثر فى المدينة من خلال عدة نقاط هى :

- النشأة
- النمو مع الطريق
- عبور الطريق
- الزحف نحو الطريق

ونجد أن الطرق الماسة أو المخترقة للمدن كعامل أولى مؤثر يتبعها عدة عوامل تابعة من تغير أسعار الأراضى التى حولها وتغير نوع الإستعمال وتغير ملكية الأراضى وبذلك نجد أنه من الممكن التحكم فى حجم واتجاه ونمو الكتلة العمرانية وكذلك فى نوعية الإستعمالات للأراضى التى



نمط النمو والتكثيف العمرانى فى إتجاه محاور الحركة فى مناطق النمو العشوائى
المصدر : رسالة دكتوراه – مصطفى العربى – ١٩٩٣ (٢٢)

حول الطريق فى مناطق النموالعمرانى الجديدة وذلك عن طريق التحكم فى شبكات الطرق. (٢٠)

ولسنا هنا بصدد دراسة نشأة المدن أو تغير شبكات الطرق ولكن ستقتصر الدراسة على تأثير إنشاء محور حركة ذو أهمية إقليمية بالقرب من أو يمر بمدينة قائمة .

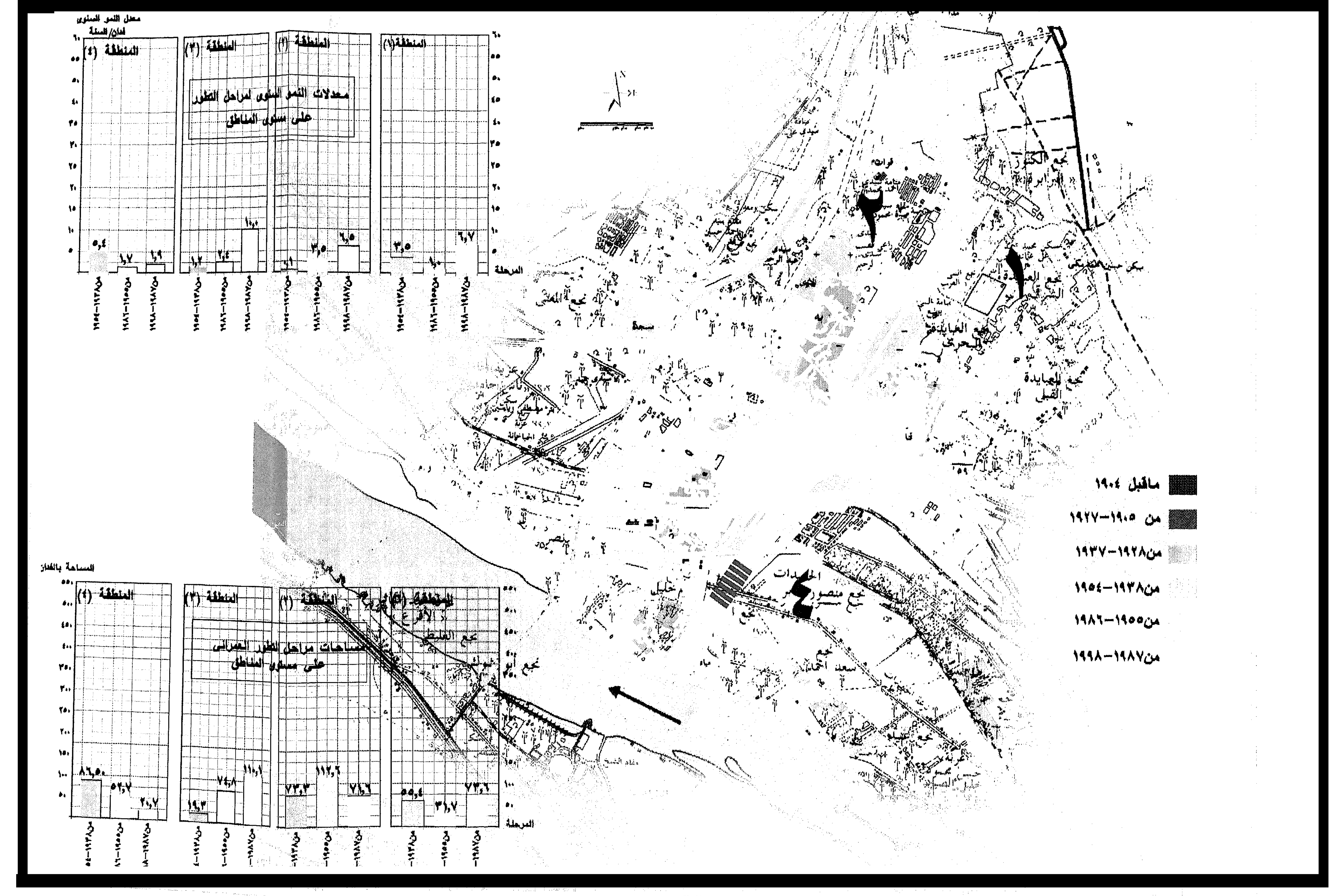
وسوف تركز الدراسة على ثلاث مدن هم بنىسويف وبلبيس وقنا وهى مدن قائمة من الفئة الحجمية ١٠٠-٥٠٠ ألف نسمة وقد تم إنشاء محاور حركة ذات أهمية إقليمية مستحدثة على أطراف هذه المدن مما حفز العمران على الزحف فى إتجاه هذه الطرق .

ونجد أنه عند دراسة مدينة قنا كان الهدف أساسا من الدراسة هو دراسة تأثير محور الحركة الذى يصل بين المدينة والطريق الإقليمى القاهرة / أسوان وبين الكوبرى الذى أنشئ ليعبر نهر النيل إلى الجهة الغربية ،وكذلك فى مدينة بنى سويف قد تزامن إنشاء محورين هامين للطرق فى وقت واحد هما الطريق الدائرى الذى يصل بين الطريق الإقليمى القاهرة/أسوان الزراعى وبين كورنيش النيل ،والمحور الثانى هو محور الحركة الذى يصل إلى الكوبرى المنشأ على النيل الذى يصل المدينة بالجهة الشرقية لنهر النيل وبطريق القاهرة/أسيوط الشرقى ،أما فى مدينة بلبيس فقد تم إختيار الطريق الموصل من بلبيس إلى الطريق الإقليمى القاهرة/بلبيس الصحراوى لدراسة تأثيره على النمو العمرانى فى المدينة.

١-مدينة قنــــــــا :

مدينة قنا من المدن التى يدرس فيها الباحث تأثير عنصرين على النمـــو العمرانـــى همـــا الجامعة ومحور الحركة ، وهنا نجد أن عنصر محور الحركة قد سبق زمنيـــا تخصيـــص الأرض لبناء الجامعة بسنوات قليلة لم تتح الفرصة لتقييم هذا العنصر منفردا نظرا لعدم توافـــر البيانـــات الخاصة بالتطور العمرانى للمدينة إلا على فترات متباعدة ، ولذلك تم اعتبار العنصريـــن أنـــهما متزامنان ويمكن أن نحاول استخلاص تأثير عنصر محور الحركة على النمو العمرانى وذلك فـــى وجود مؤثر آخر وهو عنصر الجامعة . وقد سبق عرض خريطة التطور العمرانى للمدينة وتحليل النمو العمرانى فى الإتجاهات المختلفة فى الدراسة الخاصة بتأثير إنشاء الجامعة على المدينة حيث نجد تأثير الطريق على كل من المنطقتين (٢) و (٣) لذلك سوف نعـــرض الخريطـــة التحليليـــة لمساحات ومعدلات النمو العمرانى موقعا عليها محور الحركة .

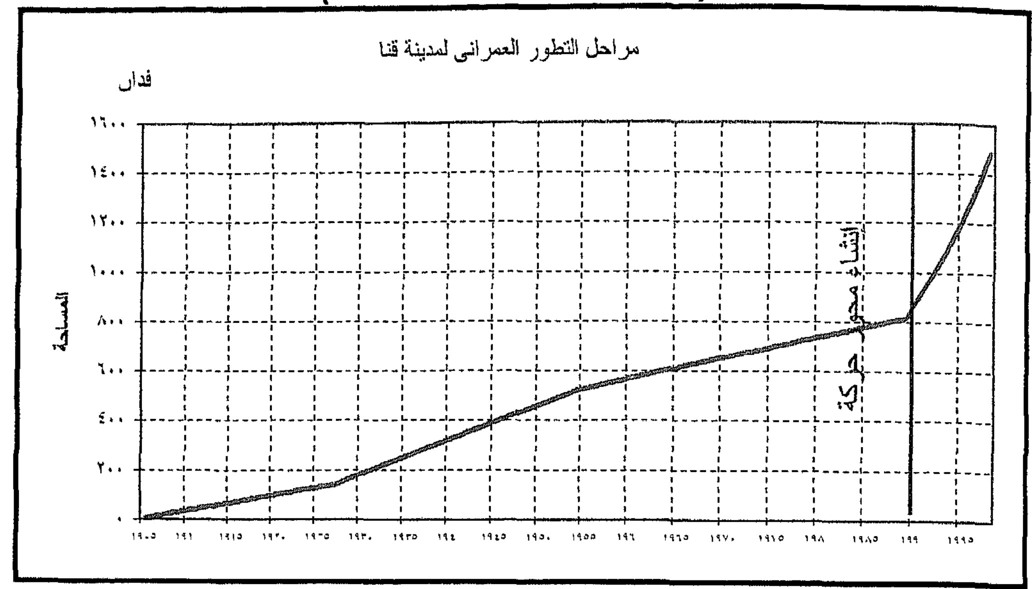
- تم تقسيم المدينة إلى أربعة مناطق ، ونجد هنا أن محور الحركة محل الدراسة يمر فى غرب كل من المنطقتين ٢ ، ٣ ولذلك عند الدراسة سوف نعتبر هـــاتين المنطقتيـــن كأنهما وحدة واحدة مع الأخذ فى الاعتبار أن المنطقة رقم ٢ يتأثر الجزء الشـــمالى منها بمنطقة الجامعة.
- كان إتجاه النمو السائد فى مدينة قنا أولا يتركز على امتداد طريق القاهرة/أسوان الذى يقطع المدينة من الغرب إلى الشرق ، وهذا النمو كان غير مرغوب فـــى اســـتمراره نظرا لأنه يستقطع من الأراضى الزراعية المحيطة بالمدينة.
- بعد إنشاء كل من محور الحركة الموصل إلى كوبرى قنا على النيل متزامنا مع إنشـــاء جامعة جنوب الوادى فى شمال المدينة جذب جزءا من العمران فى اتجاهه حتى عـــبره العمران ليمتد فى الجهة الأخرى فى غرب المدينة .
- جذب الطريق العمران فى اتجاهه بنسبة ١٦% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينـــة فى المرحلة الأخيرة.

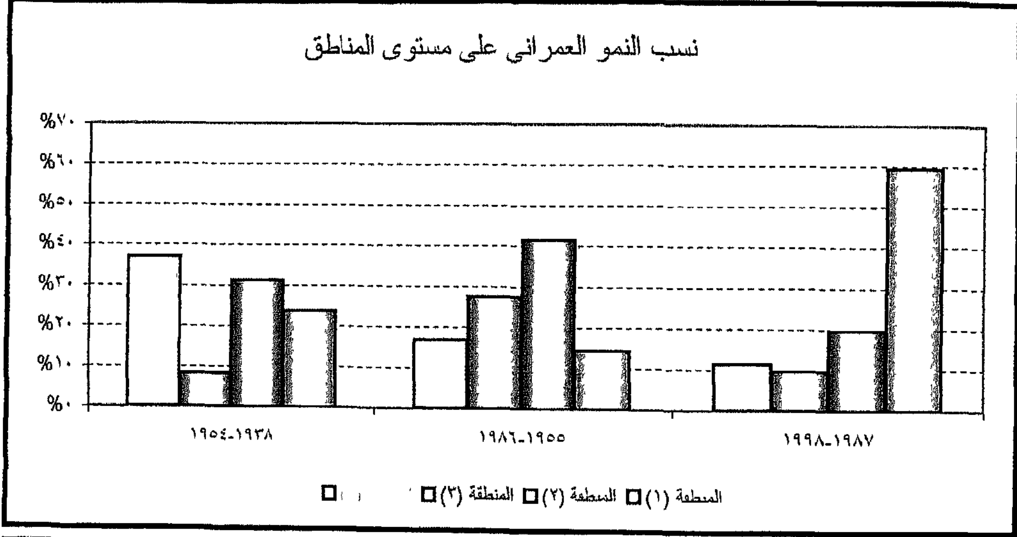


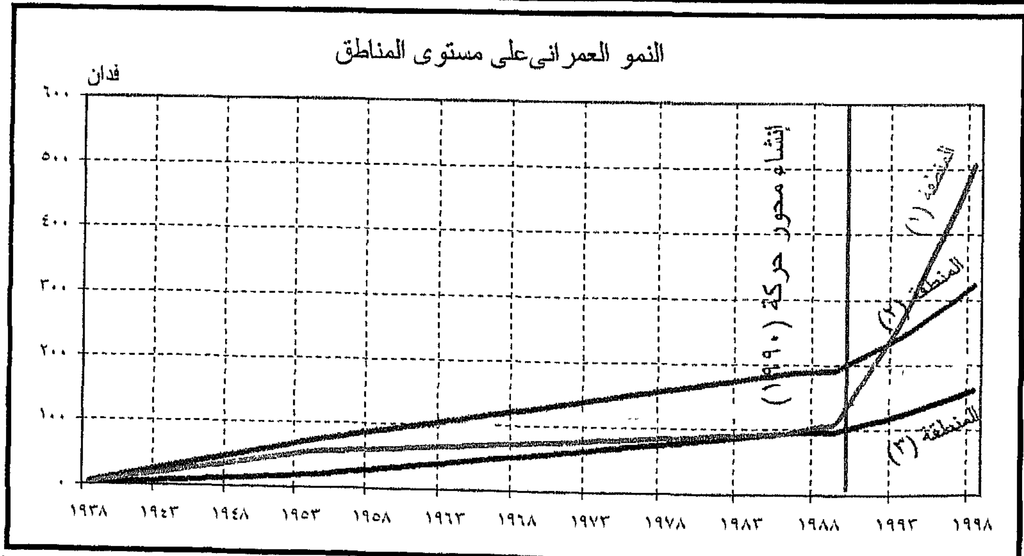
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة قنا فى حالة عدم إنشاء الجامعة

المصدر: من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة قنا
(العنصر المؤثر : إنشاء محور حركة)







المرحلة	١٩٣٨-١٩٥٤		١٩٥٥-١٩٨٦		١٩٨٧-١٩٩٨	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٥٥,٤٣	٣,٤٦	٣٨,٨	١,٢٥	٤١١,٨٧	٣٧,٤٤
المنطقة ٢	٧٣,٢٧	٤,٥٧	١١٢,٦٠	٣,٦٣	١٣٦,٨	١٢,٤٣
المنطقة ٣	١٩,٣	١,٢	٧٤,٨	٢,٤	٦٦,٨٥	٦,٠٧
المنطقة ٤	٨٦,٥	٥,٤	٤٥,٦٥	١,٥	٧٨,٤٥	٧,١٣
الإجمالى	٢٣٤,٥	١٤,٦٥	٢٧١,٨٣	٨,٧٦	٦٩٣,٩٨	٦٣,١

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة قنا

- يدخل فى الاعتبار تداخل تأثير محور القاهرة /أسوان الإقليمى مع تأثير محور الحركة الجديد فى هذه المنطقة ، ولكن على اعتبار أن الدراسة تعنى بتأثير محاور الحركة الإقليمية على النمو العمرانى فإن هذا التداخل لا يتعارض مع خط سير الدراسة .
- نما العمران فى إتجاه الطريق بمعدل ١٠,٥ فدان / سنة .
- من المتوقع أن يتزايد هذا المعدل فى المراحل المقبلة لتطور المدينة بعد أن يصل النمو فى إتجاه الجامعة إلى أقصاه ، فسوف يتجه العمران إلى شغل الفراغات بين عمران المدينة ومحور الحركة الجديد .

وهناك ملاحظات حول تأثير الطريق على النمو العمرانى لمدينة قنا :

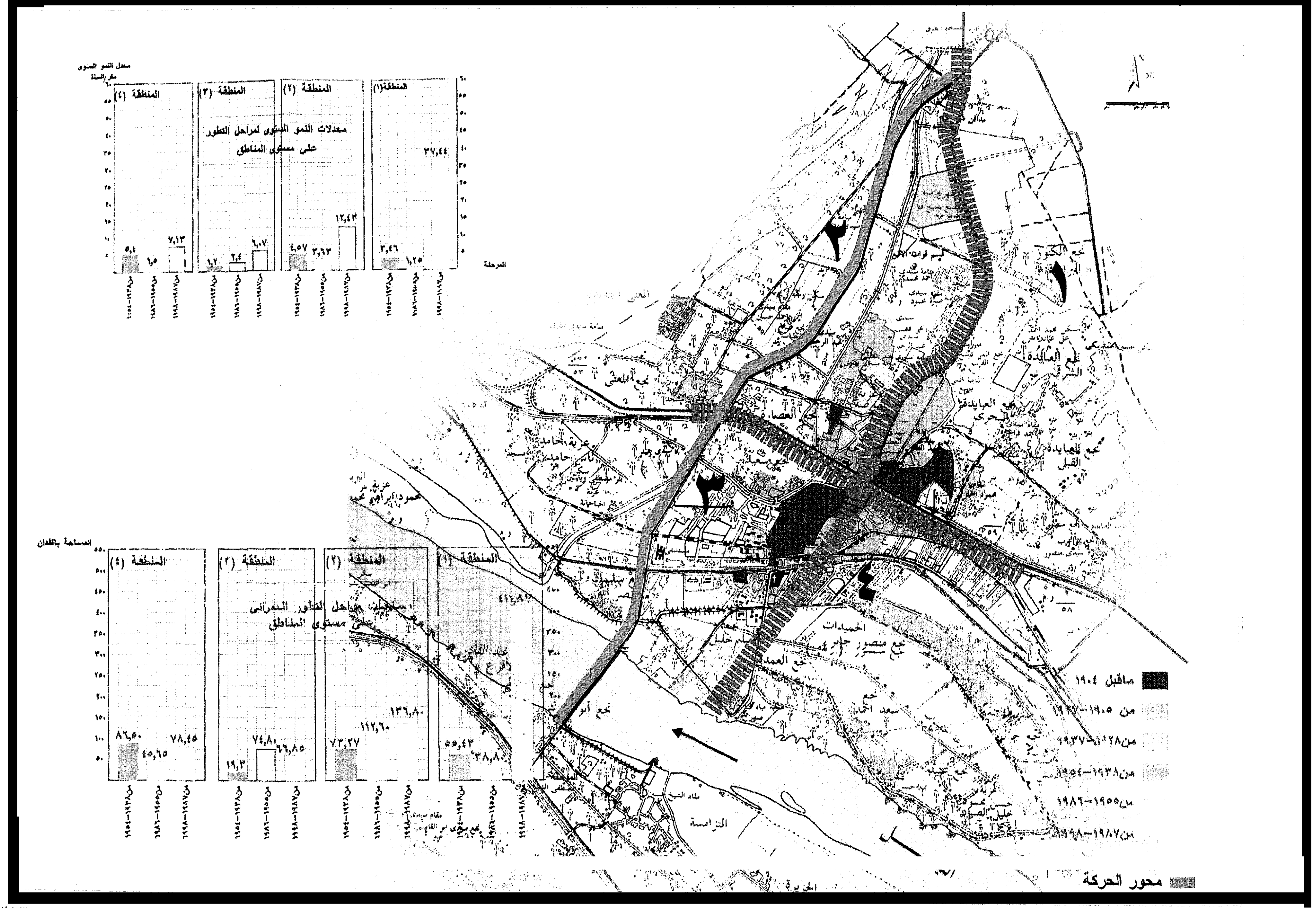
- نجد فى المنطقة رقم ١ زيادة معدل النمو العمرانى بصورة كبيرة يرجع أساسا لإنشاء الجامعة فى تلك المنطقة .
- كان أولا الإتجاه فى المدينة إلى زيادة الكثافة السكانية فى المنطقة المبنية مع بعض النمو فى إتجاه نهر النيل ،ولكن بعد إضافة عنصرى الجذب العمرانى المتمثلين فى الجامعة والطريق تم التوسع فى صورة طفرة عمرانية كبيرة مخلخلة الكثافة السكانية.

	معدل النمو بالفدان / سنة			
المنطقة	١	٣،٢	٤	المدينة ككل
قبل إنشاء محور الحركة	١,٢٥	٦,٠٣	١,٥	٨,٧٦
بعد إنشاء محور الحركة	٣٧,٤٤	١٨,٥	٧,١٣	٦٣,١

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة فى مدينة قنا قبل وبعد إنشاء محور الحركة .

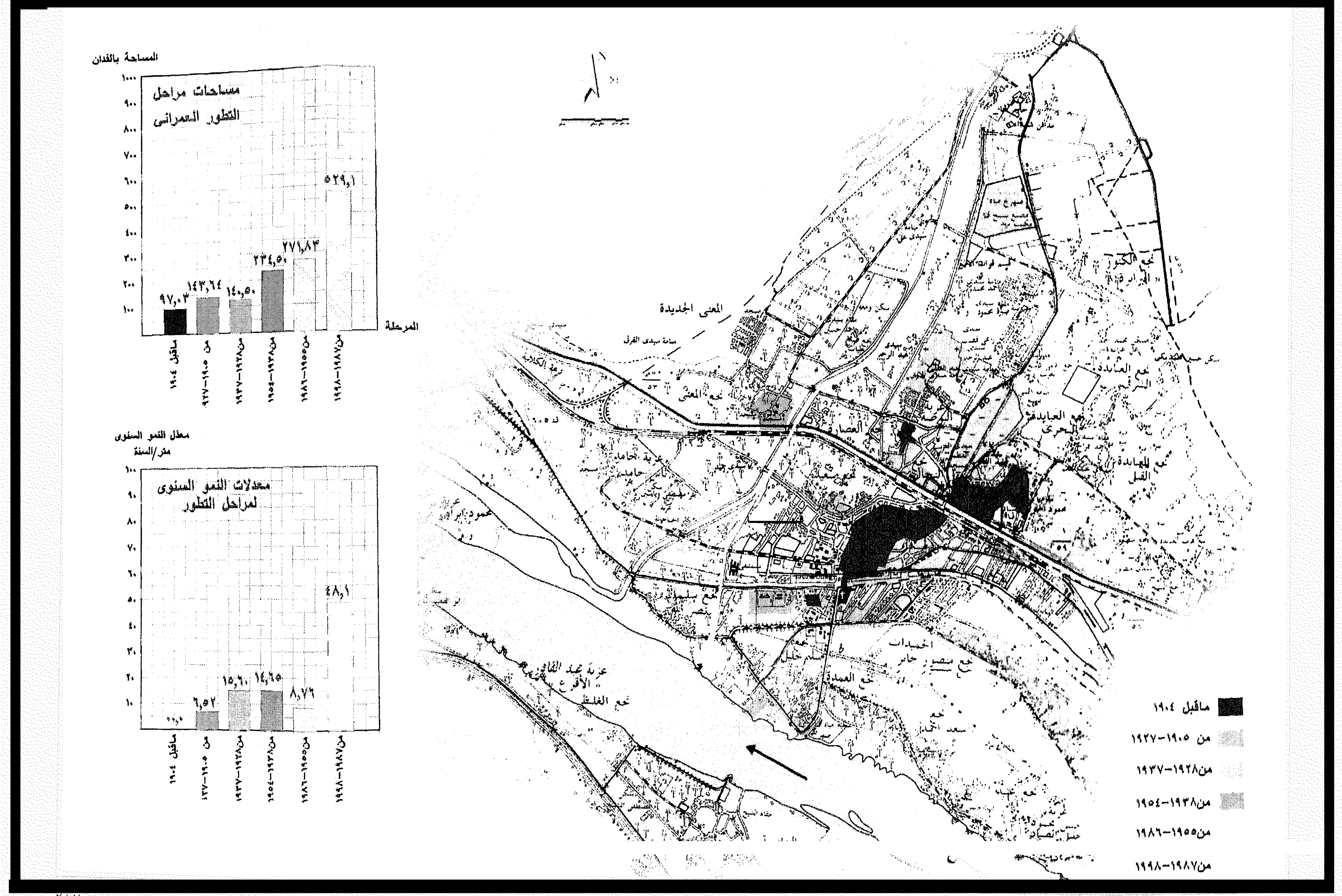
- يؤثر الطريق على كل من المنطقتين ٣،٢ حيث يمر فى غرب كل منهما وقد نما العمران فى إتجاه الطريق بمعدل ١٠,٥ فدان / سنة وذلك بعد أن استقطعت المساحة التى تأثرت فى نموها بالجامعة وبذلك يكون النمو فى إتجاه الطريق بنسبة حوالى ١٦% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل .

ويظهر تأثير إنشاء الطريق عند مقارنة خريطة المدينة الفعلية بالخريطة الافتراضية للمدينة فى حالة عدم إنشاء محور الحركة ومن مقارنة المنحنيات التى تمثل معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة فى كل من الوضع الفعلى للمدينة والوضع الافتراضي فى حالة عدم إنشاء محور الحركة .



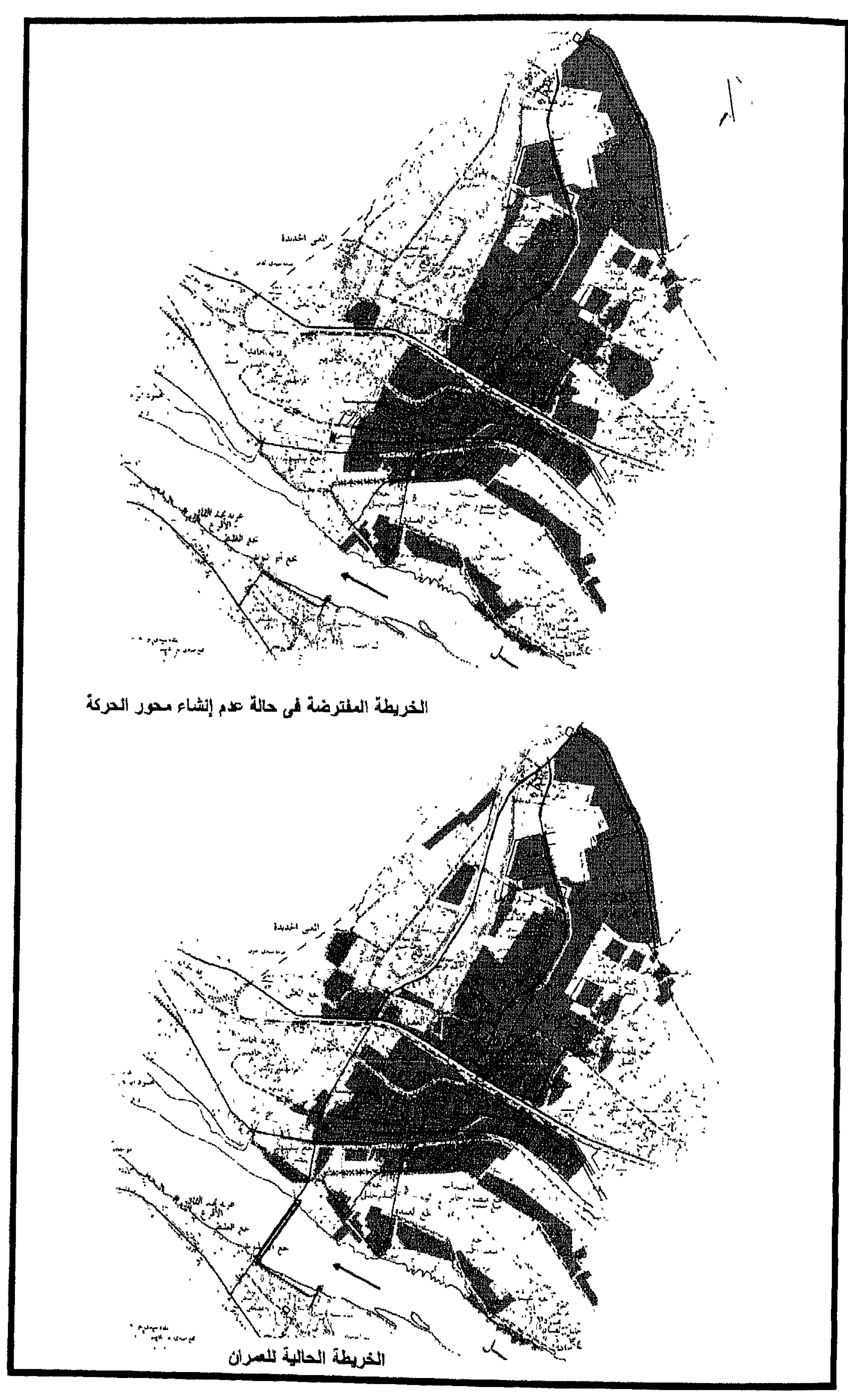
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة قنا

المصدر :من عمل الباحث



خريطة افتراضية لمدينة قنا فى حالة عدم إنشاء محور الحركة المؤدى إلى الكوبرى على النيل

المصدر :من عمل الباحث



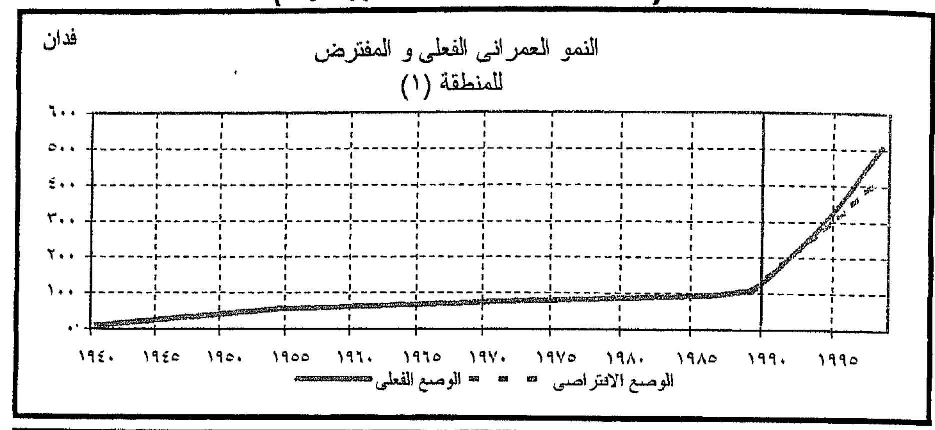
الخريطة المفترضة فى حالة عدم إنشاء محور الحركة

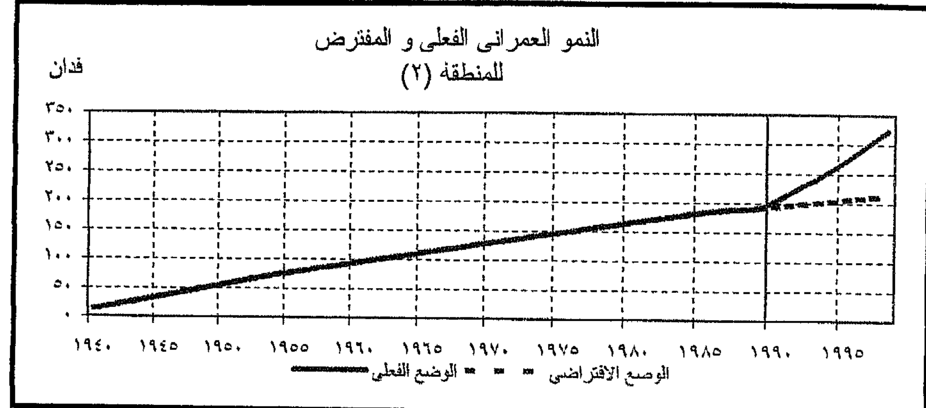
الخريطة الحالية للعمران

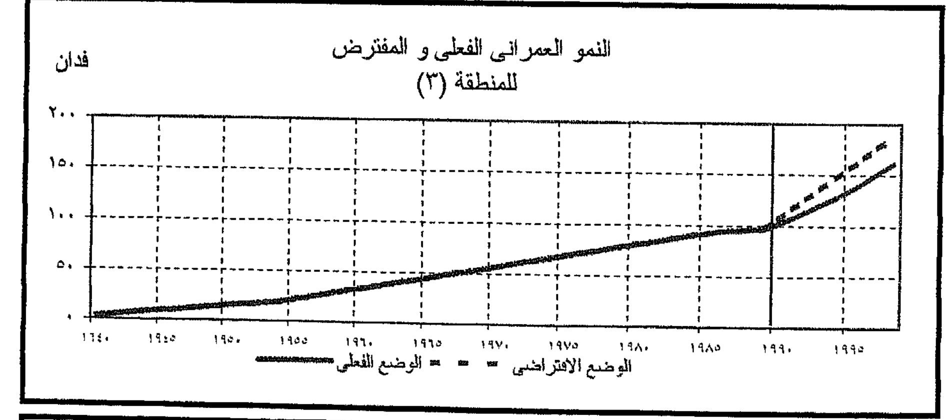
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة قنا وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم محور الحركة

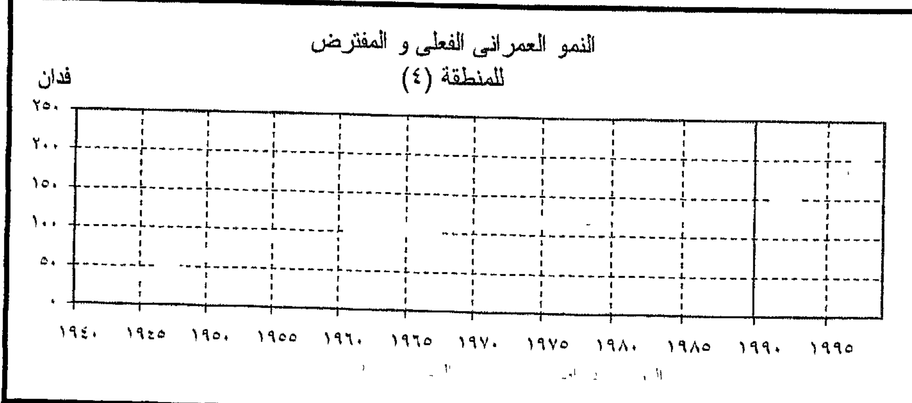
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النموالعمرانى الفعلى و المفترض لمدينة قنا
(العنصر المؤثر : انشاء محور حركة)









٢- مدينة بلبيس :

-كانت الكتلة العمرانية لمدينة بلبيس تتخذ فى نموها العمرانى إتجاهات متشعبة شمال وشرق وغرب الكتلة العمرانية ، أما فى الجنوب فكان هناك العائق المتمثل فى ترعة الإسماعيلية والطريق الإقليمى المتجه إلى الإسماعيلية يعوق النمو العمرانى فى هذا الإتجاه .

المرحلة	١٩٣٩	١٩٣٩-١٩٦٥		١٩٦٦-١٩٨٥		١٩٨٦-١٩٩٧	
المنطقة	المساحة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٠.٠	١٩,٧٤	٠,٨	٣٢,١٤	١,٦	١١١,١	٩,٣
المنطقة ٢	٣٤,٦٣	٧١,١	٢,٧	٤١,٧٤	٢,١	٣٩,٧٢	٣.٣
المنطقة ٣ .	٨٧,٨١	٤٥.٤٥	١,٧	٣٤,٣٩	١,٧	٧٥,٠	٦,٢٥
الإجمالى	١٢٢,٤	١٣٦,٢٣	٥,٢٤	١٠٨,٢٧	٥,٤	٢٢٥,٨٢	١٨,٨٢

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة بلبيس

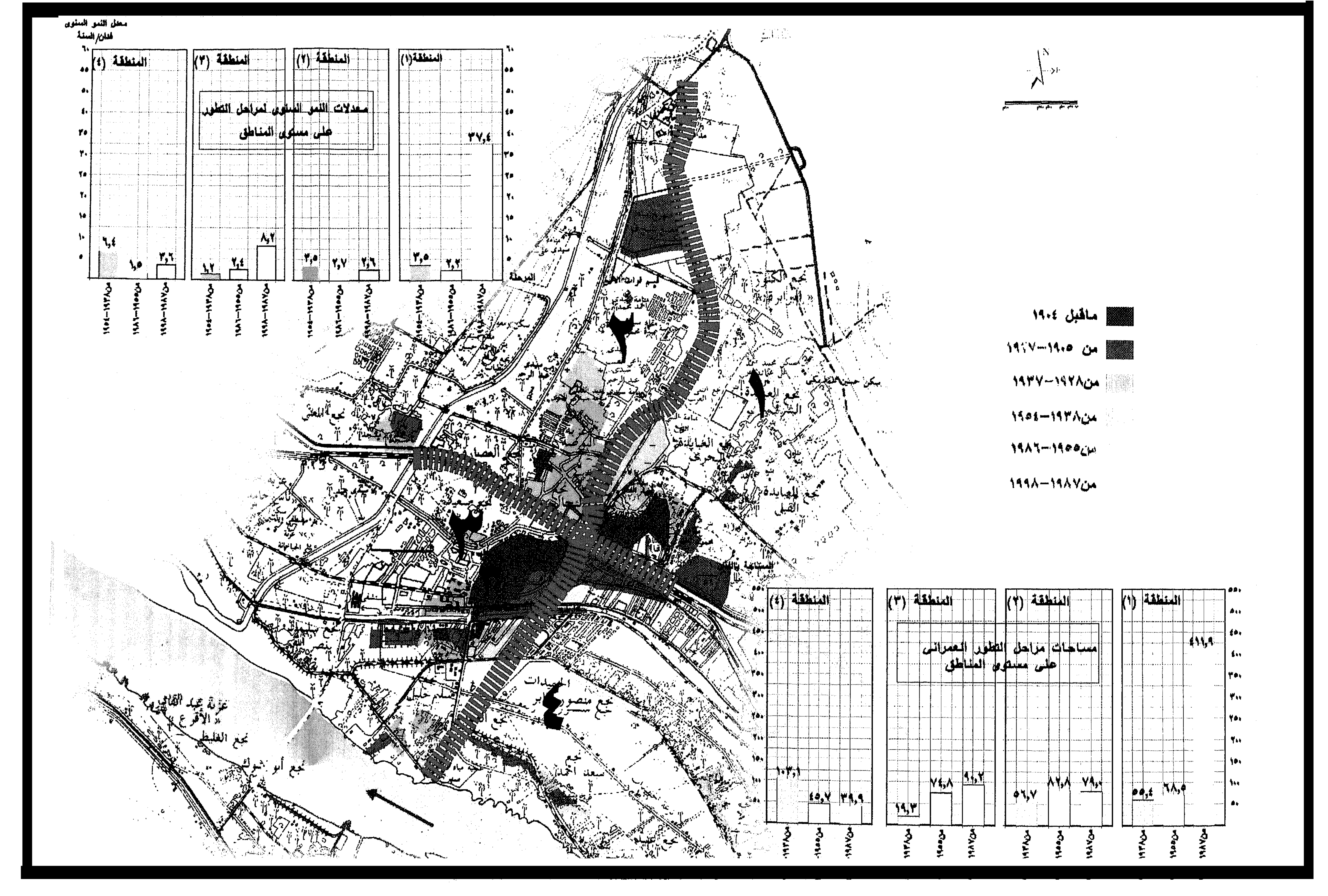
-بدأ النمو العمرانى فى التطور تجاه الجنوب بعد إنشاء مصنع الجوت فى الستينات جنوب ترعة الإسماعيلية ، وقد جذب حوله عدة تجمعات سكنية بدت كنواه للنمو العمرانى فى هذا الإتجاه ولكنه لم يكن بمساحة كبيرة أو بمعدلات نمو ملموسة .

-بعد إنشاء الطريق الإقليمى القاهرة / ١٠رمضان / بلبيس الصحراوى والذى يمر فى المنطقة الصحراوية جنوب مدينة بلبيس ساعد على الزحف العمرانى فى إتجاه هذا المحور بصورة كبيرة .

-بعد إنشاء هذا الطريق (عامل أولى) تم التوسع فى منشآت مصنع الجوت (عامل تابع) مما ساعد أيضا على جذب العمران بصورة أكبر فى جنوب المدينة .

-جذب هذا المحور الإقليمى للحركة النمو العمرانى فى اتجاهه بنسبة ٤٩,٢% من عمران المدينة فى المرحلة الأخيرة .

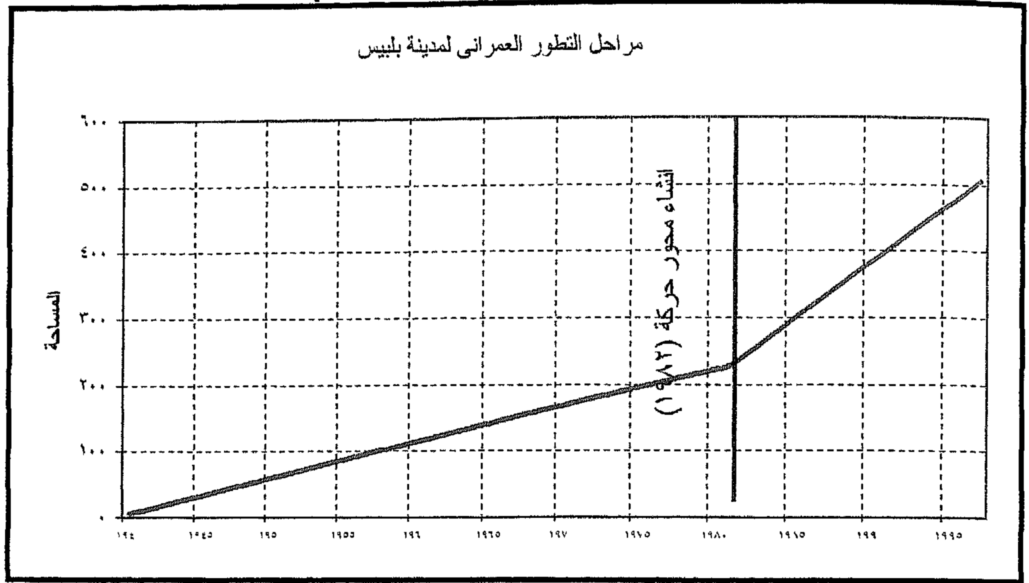
-كان معدل النمو العمرانى فى هذا الإتجاه حوالى ٩,٣ فدان / سنة .

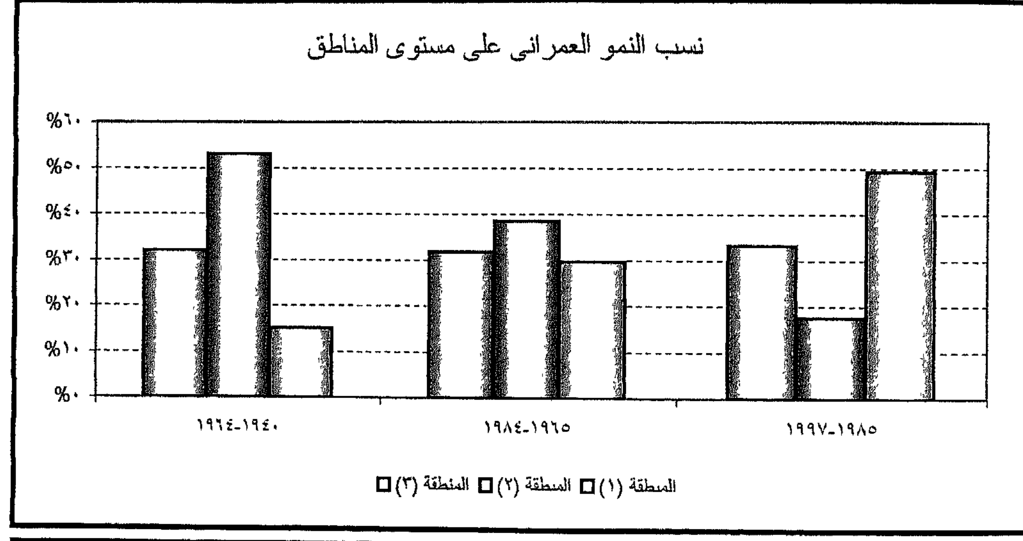


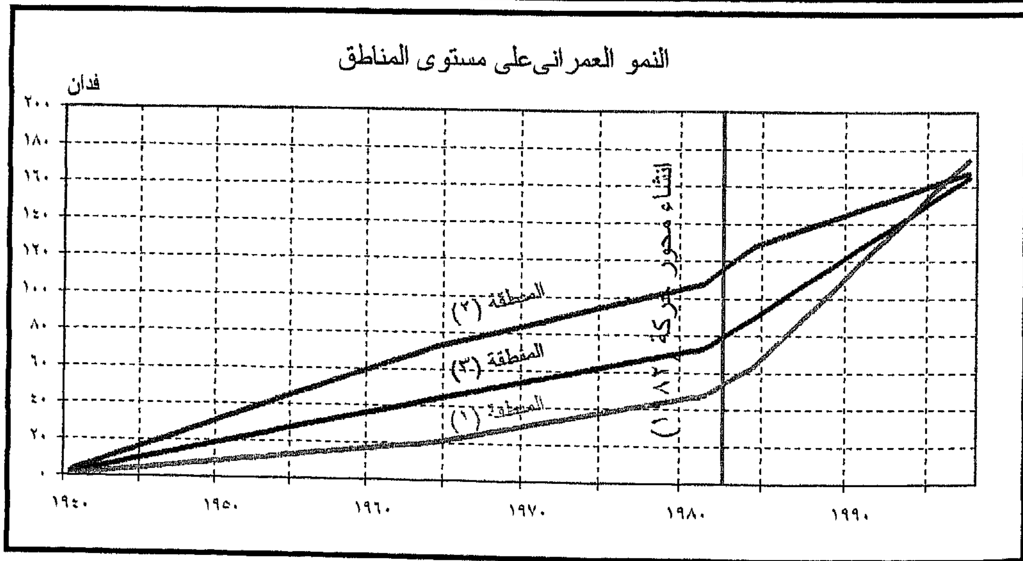
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة قنا فى حالة عدم إنشاء محور الحركة

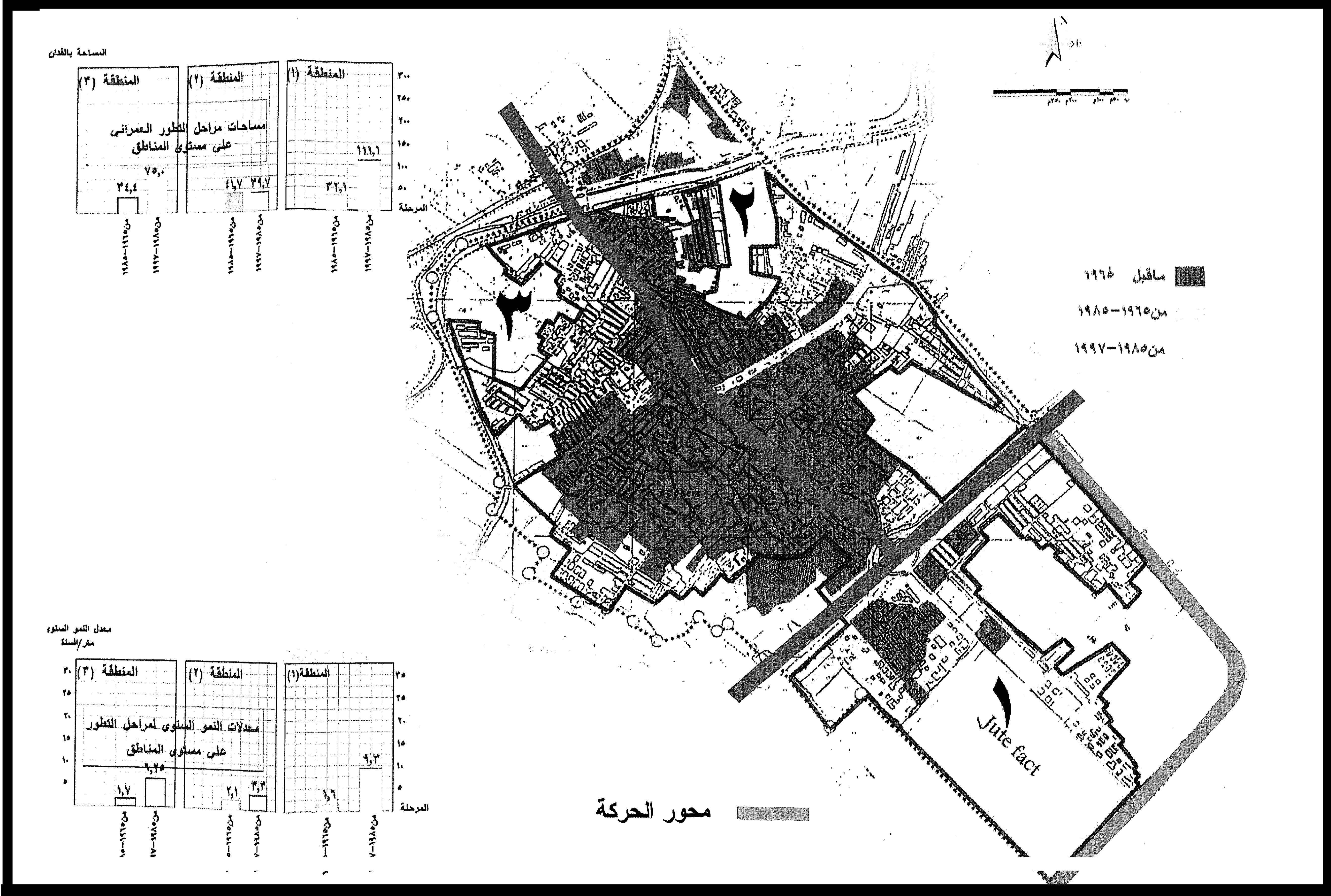
المصدر: من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة بلبيس
(العنصر المؤثر : انشاء محور حركة)



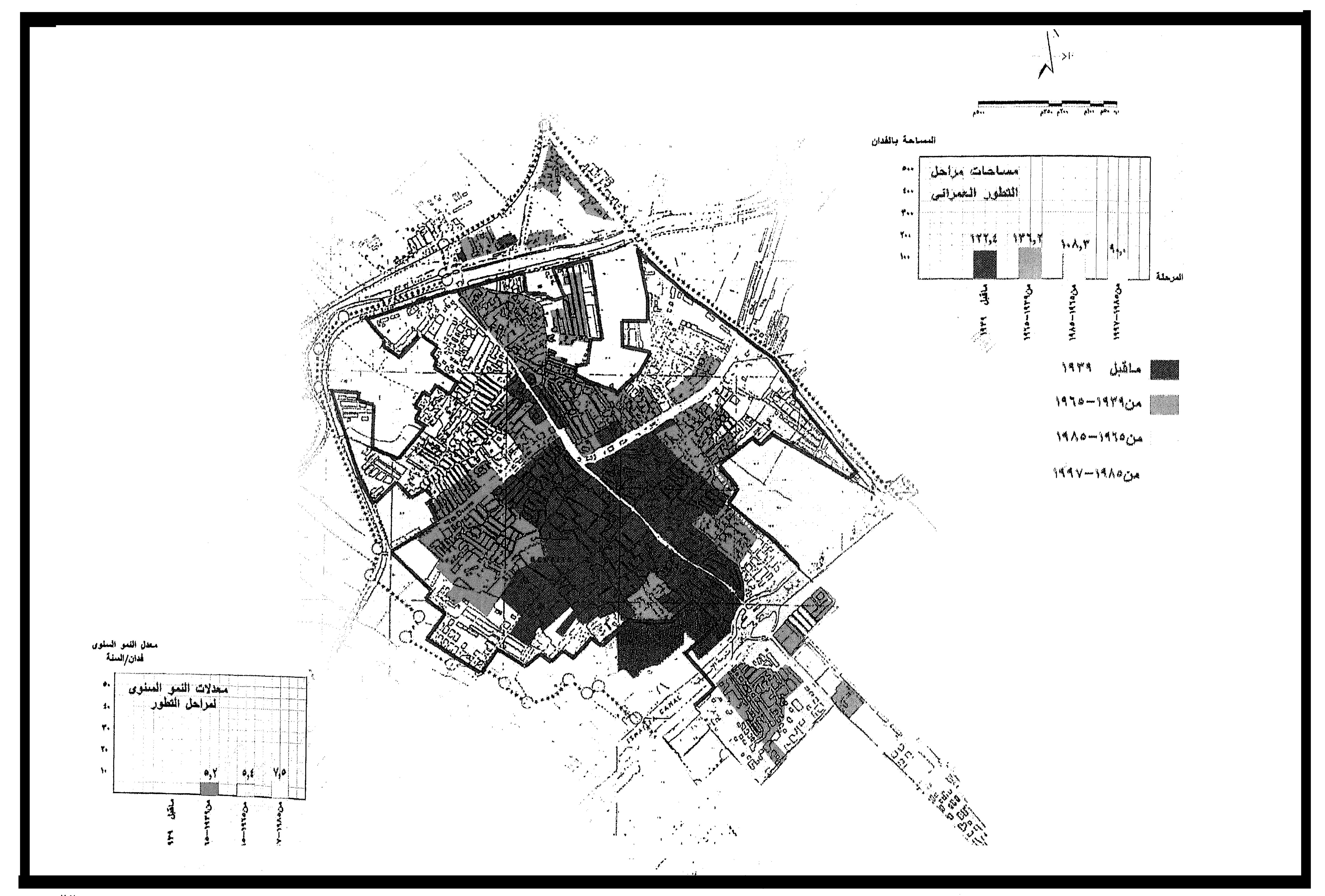




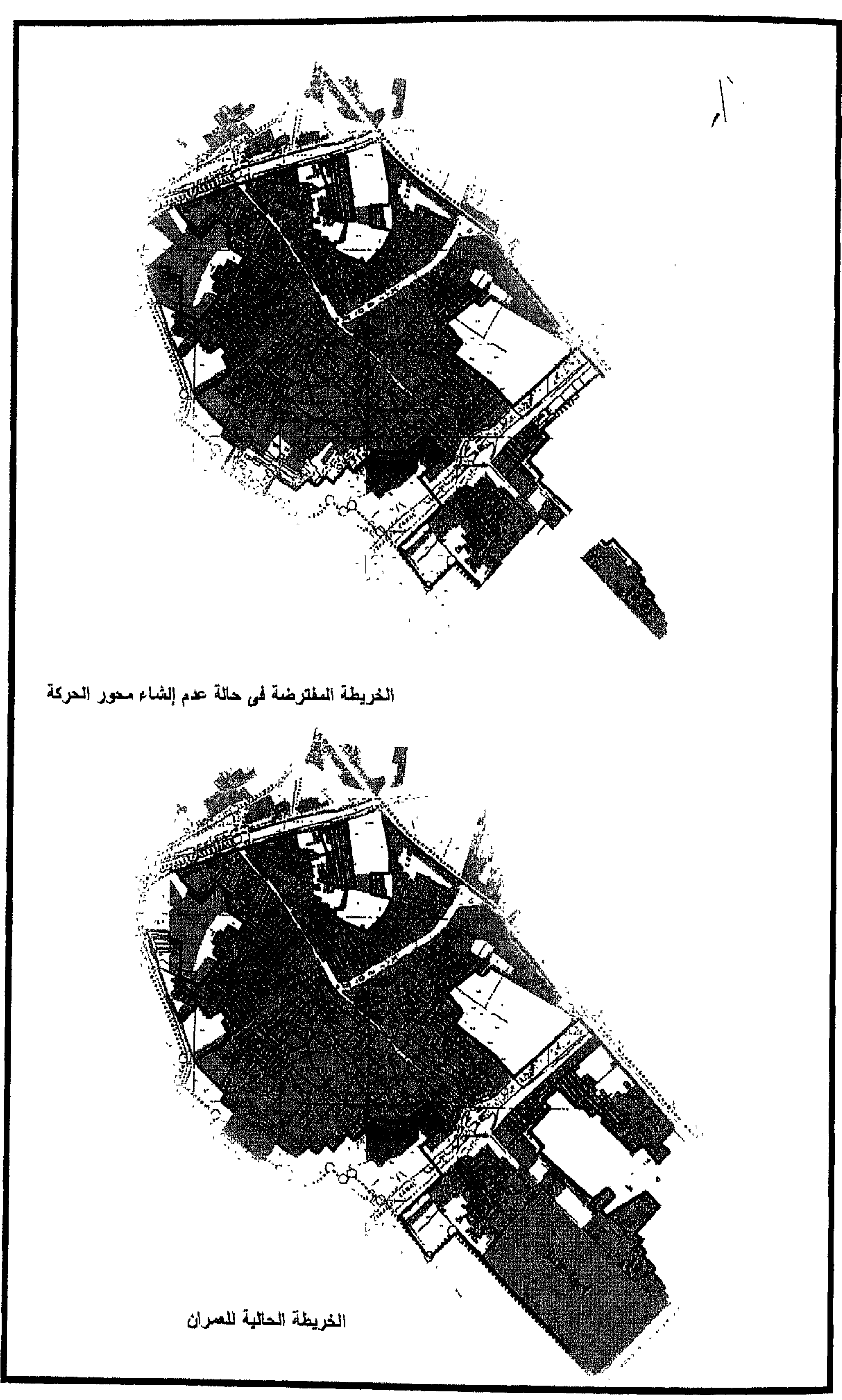


تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة بلبيس

المصدر :من عمل الباحث

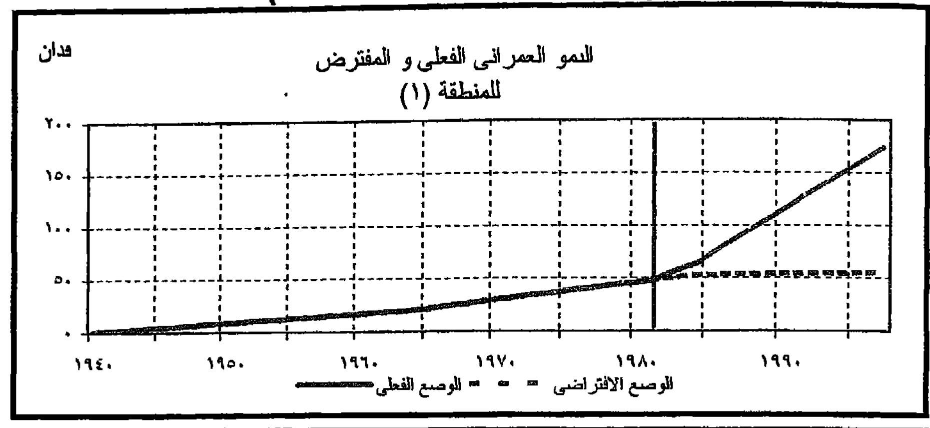


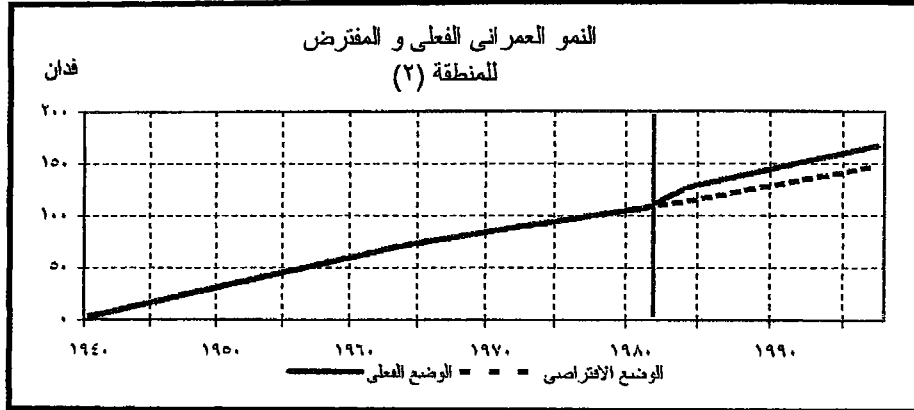
خريطة افتراضية لمدينة بلبيس في حالة عدم إنشاء محور الحركة الإقليمى القاهرة- بلبيس الصحراوى
المصدر :من عمل الباحث

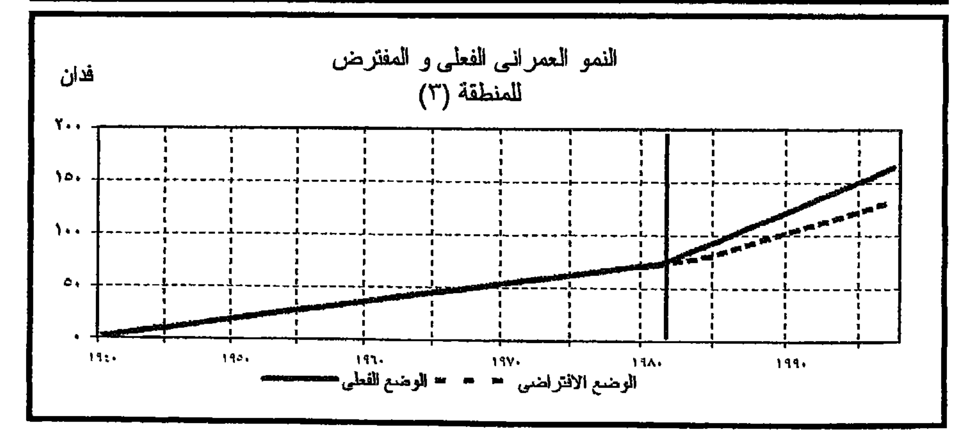


مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة بلبيس وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء محور الحركة
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمرانى الفعلى و المفترض لمدينة بلبيس
(العنصر المؤثر : انشاء محور حركة)







٣- مدينة بنىسويف :

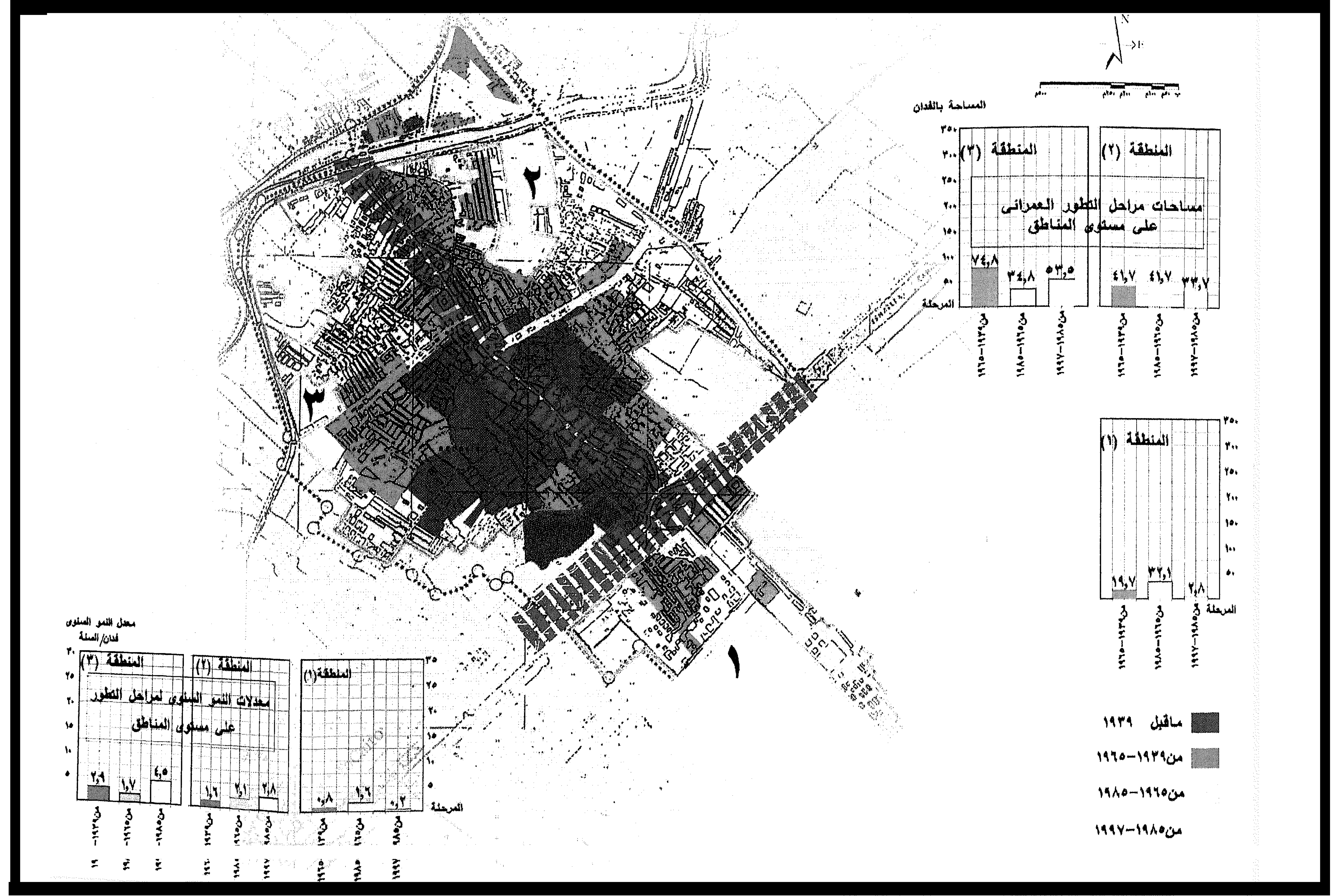
تقع مدينة بنىسويف على محور الحركة الإقليمى الموصل بين القاهرة وأسوان والذى يمر فى منتصف المدينة تقريبا ،وقد كان النمو الطبيعى للمدينة يمتد شريطيا على امتداد هذا الطريق مع وجود بعض الإمتدادات فى إتجاه نهر النيل الذى يعتبر عنصر هام للجذب العمرانى .

- فى عام ١٩٧٠ تم إنشاء الطريق الدائرى الذى يصل بين الطريق الإقليمى القاهرة/ أسوان وبين كورنيش النيل الذى يضم العديد من المبانى الهامة مثل مبنى المحافظة والمستشفى العام والنادى الرياضى دون المرور داخل المدينة مما أكسب هذا الطريق أهمية إقليمية حيث أنه يربط إقليم المدينة بالخدمات الهامة بالمدينة .
- كان لهذا الطريق أثرا كبيرا فى جذب العمران فى اتجاهه وملء الفراغات التى كانت عبارة عن أراض زراعية تقع بين الكتلة العمرانية للمدينة وبين محور الحركة الجديد ، حتى أصبح الطريق فى النهاية يحد الكتلة العمرانية من الجهة الشرقية ، وقد تعداه العمران فى بعض المناطق للجهة الأخرى من الطريق .

المرحلة	١٩٦٠-١٩٣١		١٩٧٤-١٩٦١		١٩٩٠-١٩٧٥	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	١١,٣	٠,٤	٢٣١,٦	١٥,٤٤	٢١٤,٤٥	١٤,٣
المنطقة ٢	٩١,٩	٣,٠	٦٣,٥	٤,٢٣	١٢٨,٨	٨,٥٨
المنطقة ٣	٩,٨	٠,٣	١٤٦,٤	٩,٧٥	١٨٧,٦	١٢,٥
الإجمالى	١١٣,٠	٣,٧	٤٤١,٥	٢٩,٤	٥٣٠,٠	٣٥,٣

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة بنىسويف

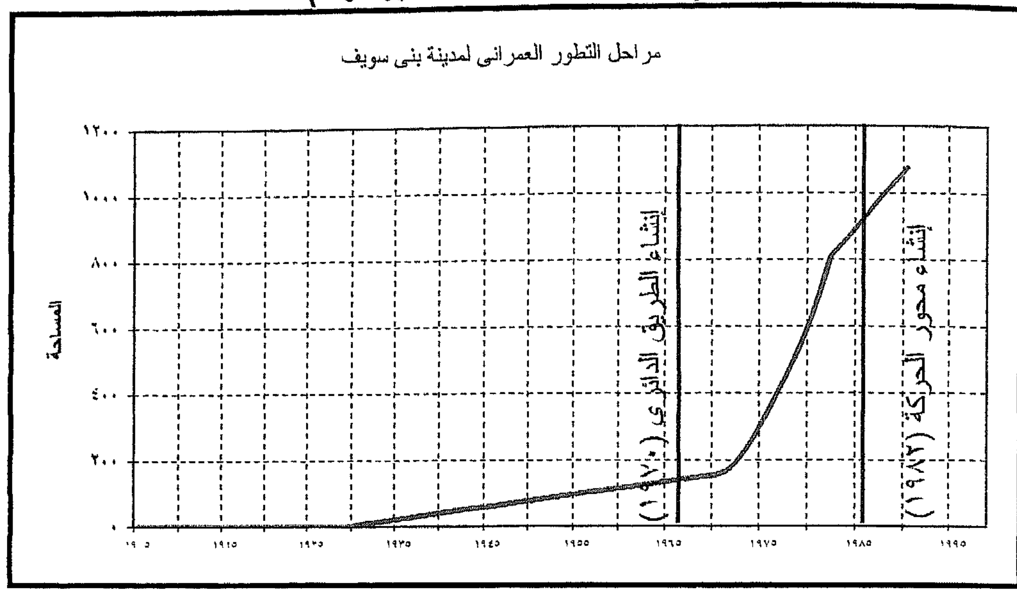
- جذب الطريق الدائرى فى مرحلته الأولى حوالى ٥٢,٤% من النمو العمرانى وذلك بمعدل نمو سنوى ١٥,٤٤ فدان /سنة .
- فى مرحلة التطور التى تليها ظل الطريق جاذبا للعمران بنسبة ٤٠% من النمو العمرانى للمدينة بمعدل نمو ١٤,٣ فدان / سنة .

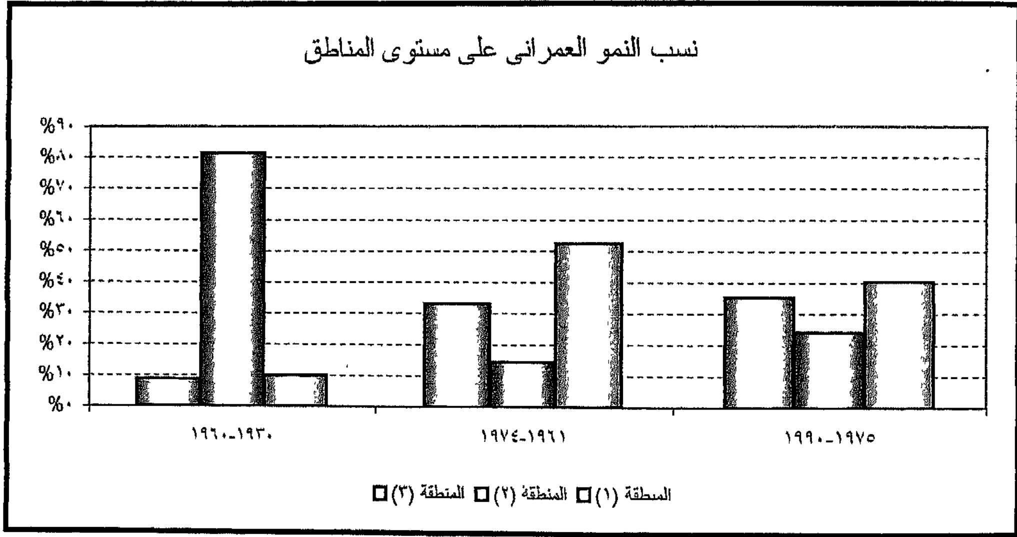


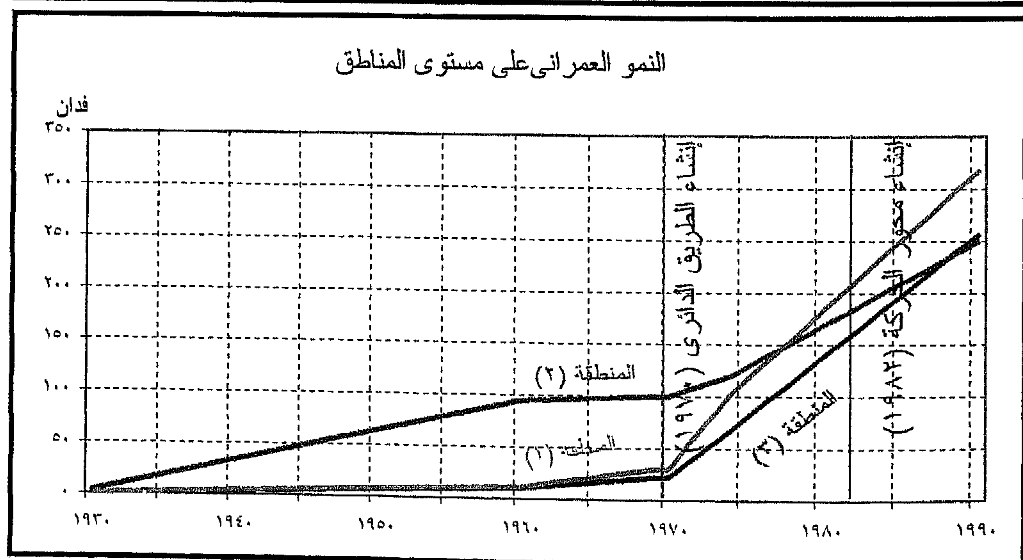
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة بلبيس فى حالة عدم إنشاء محور الحركة

المصدر: من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة بنى سويف
(العنصر المؤثر : انشاء محاور حركة)







-بعد إنشاء الطريق الدائرى بعدة سنوات وفى عام ١٩٨٢ تم افتتاح الكوبرى الذى يعبر نهر النيل إلى ويصل بين المدينة وشرق النهر ،وصاحب إنشاء الكوبرى إنشاء محورا للحركة ليربط بين طريق بنىسويف / الفيوم بالطريق الجديد القاهرة/ أسيوط الشرقى وذلك عبر الكوبرى ،ويقع هذا المحور فى غرب مدينة بنىسويف مما جذب العمران أيضا فى إتجاه هذا الطريق حتى وصل العمران إلى حدود الطريق ليصبح حدا لعمران المدينة غربا .

-وقد جذب هذا الطريق العمران فى اتجاهه بنسبة ٣٥,٤% من عمران المدينة وذلك بمعدل ١٢,٥ فدان/سنة .

-قسمت مدينة بنى سويف إلى ثلاث مناطق للمقارنة تبعا لنمط توزيع الطرق فى المدينة.

	معدل النمو العمرانى بالفدان /سنة			
المنطقة	١	٢	٣	المدينة ككل
قبل إنشاء الطريق الدائرى	٠,٤	٣,٠	٠,٣	٣,٧
بعد إنشاء الطريق الدائرى	١٥,٤٤	٤,٢٣	٩,٧٥	٢٩,٤

الجدول الخاص بتأثير الطريق الدائرى على عمران المدينة

نما العمران فى إتجاه الطريق الدائرى فى المنطقة رقم ١ بمعدل ١٥,٤٤ فدان/سنة بنسبة حوالى ٥٢,٥% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل .

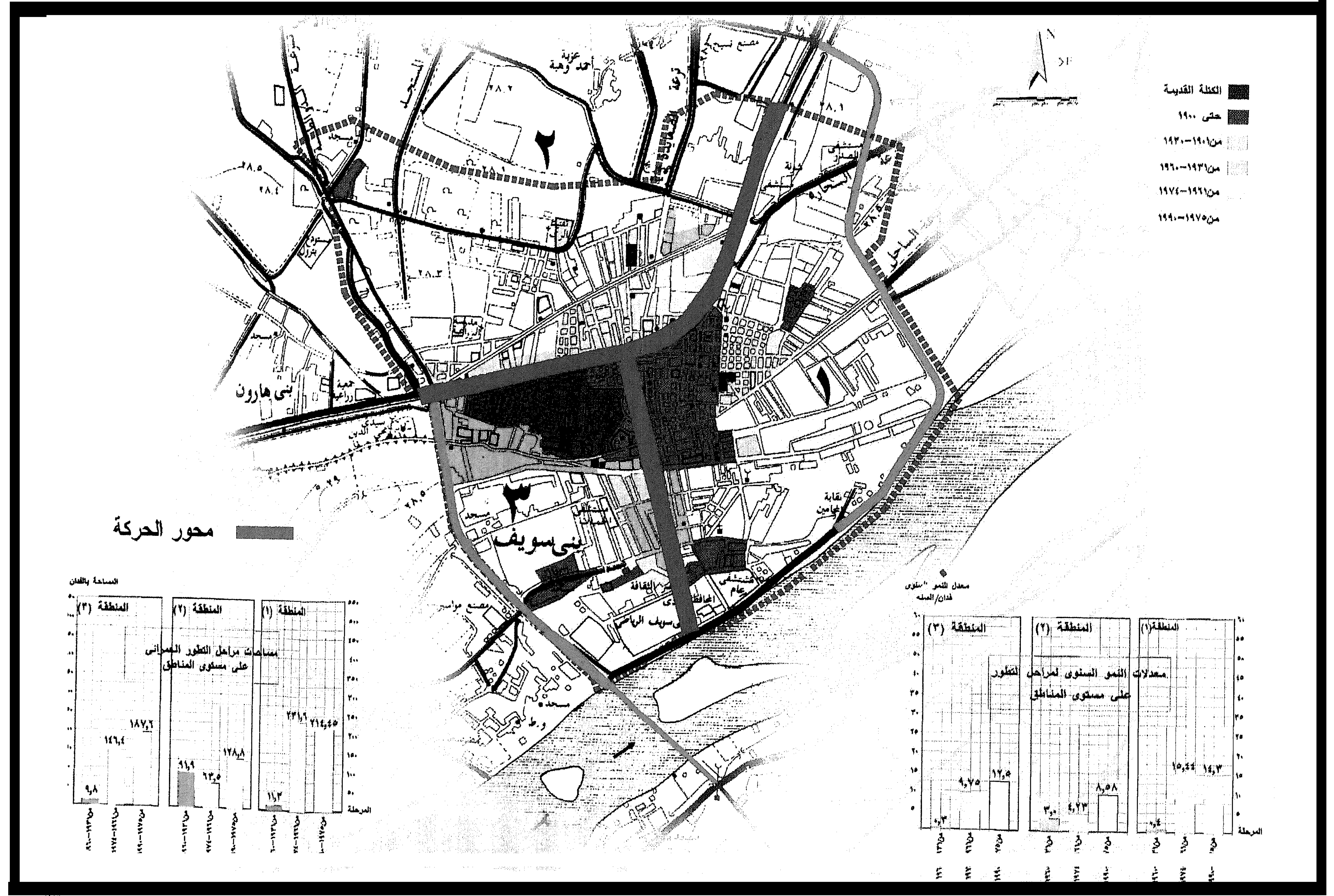
وقد نما العمران فى إتجاه الطريق بمعدل ١٢,٥ فدان/سنة بنسبة ٣٥,٤% وإستمر فى النمو فى إتجاه الطريق الدائرى بمعدل ١٤,٣ فدان/سنة بنسبة ٤٠,٥% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل .

	معدل النمو العمراني بالفدان /سنة			
المنطقة	١	٢	٣	المدينة ككل
قبل إنشاء محور الحركة	١٥,٤٤	٤,٢٣	٩,٧٥	٢٩,٤
بعد إنشاء محور الحركة	١٤,٣	٨,٥٨	١٢,٥	٣٥,٣

الجدول الخاص بتأثير محور الحركة الموصل إلى الكوبرى على النيل

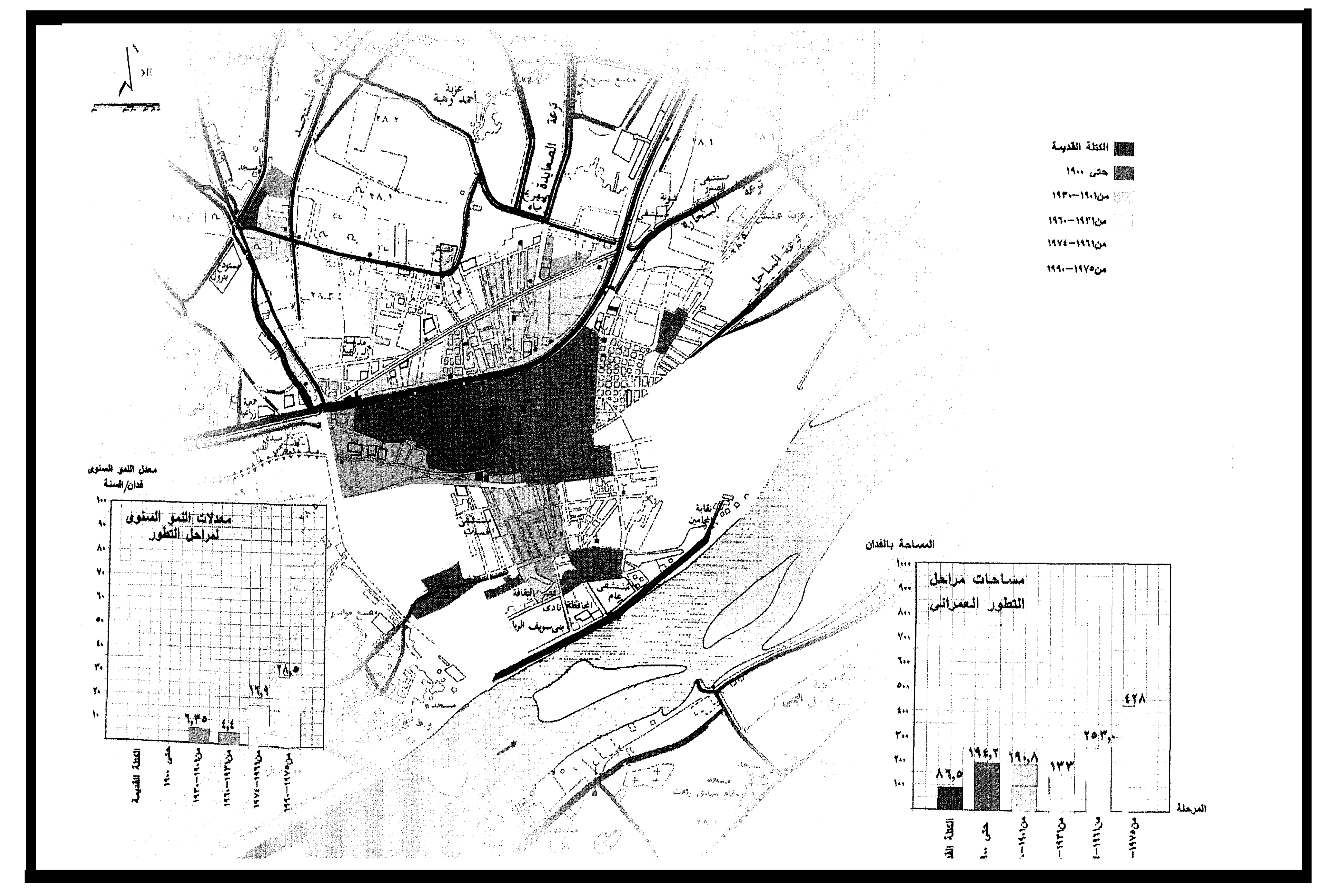
- يلاحظ هنا قوة تأثير الطريق الدائرى والتى استمرت حتى فى المرحلة التالية وبعد إنشاء محور الحركة الجديد .
- نجد أن إتجاه النمو الذى كان سائدا قبل إنشاء محاور الحركة فى الإتجاه الشمالى قد استمر فى النمو ولكن بنسبة أقل حيث كان معدل النمو فى اتجاهه فى المنطقة رقم ٢ لا يتعدى ٤,٢٣ فدان /سنة بعد إنشاء الطريق الدائرى و ٨,٥٨ فدان /سنة فى المرحلة التالية .

ويظهر فى الخريطة الافتراضية مدى تأثير إنشاء كل من الطريق الدائرى ومحور الحركة المؤدى إلى الكوبرى على توجيه العمران بالمدينة حيث سبب توجيه العمران فى شرق وغرب بنسب كبيرة ووجه العمران فى اتجاههما بدلا من إتجاه النمو الذى كان سائدا قبلا فى إتجاه الشمال ويتضح هذا التأثير من مقارنة منحنيات معدلات النمو فى المناطق المختلفة فى كل من الوضع الفعلى والوضع المفترض للمدينة فى حالة عدم إنشاء الطريق .

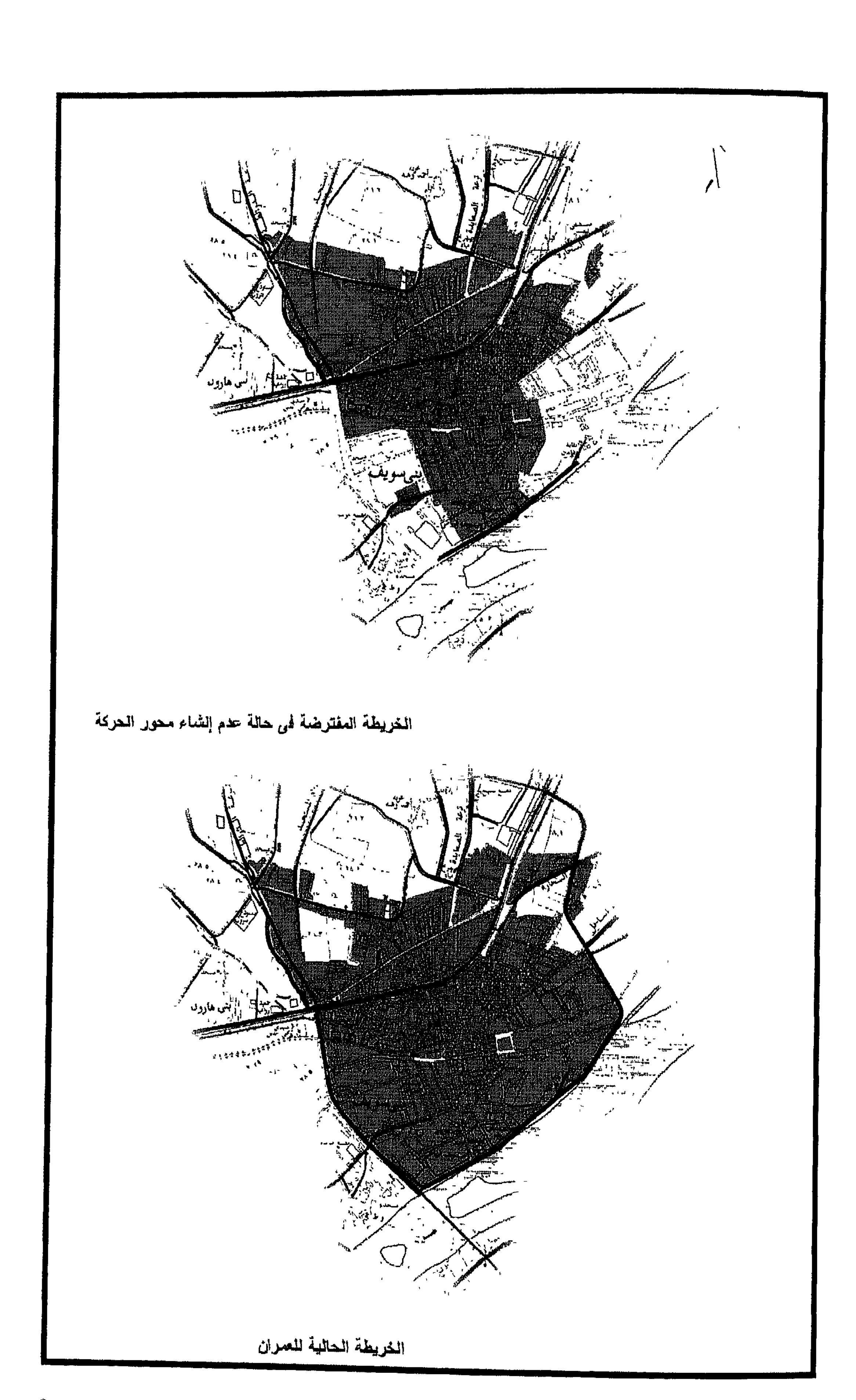


تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة بنى سويف

المصدر :من عمل الباحث



خريطة افتراضية لمدينة بنىسويف فى حالة عدم إنشاء محورى الحركة المؤدى إلى الكوبرى على النيل والطريق الدائرى
المصدر :من عمل الباحث



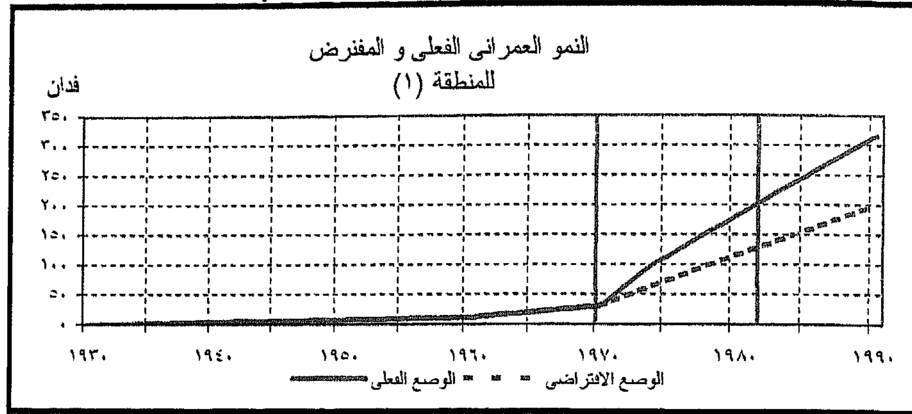
الخريطة المفترضة فى حالة عدم إنشاء محور الحركة

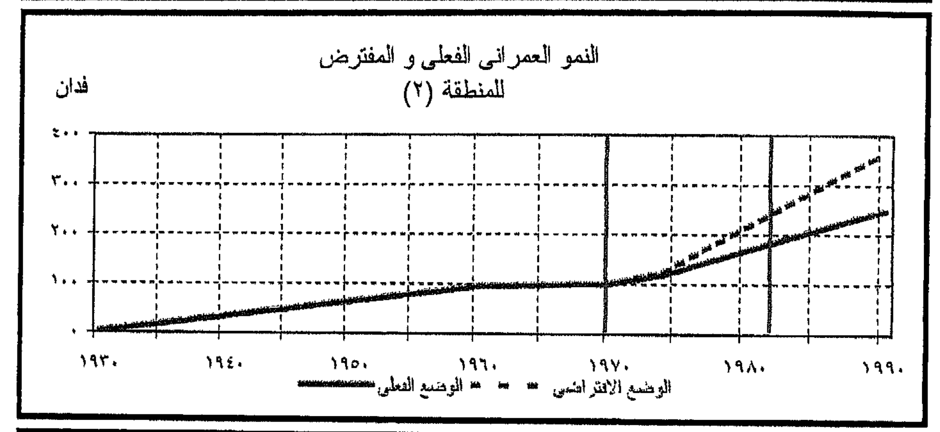
الخريطة الحالية للعمران

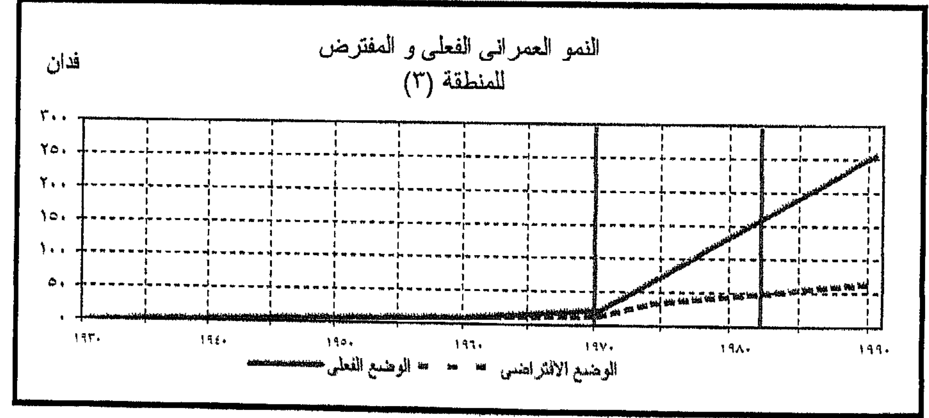
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة بنىسويف وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم إنشاء محورى الحركة

المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمراني الفعلى و المفترض لمدينة بنى سويف
(العنصر المؤثر : انشاء محاور حركة)







تأثير عنصر انشاء محاور الحركة على النمو العمرانى للمدن محل الدراسة

المدينة	الخريطة	عدد السكان	سنة إنشاء المحور	نسب النمو فى مناطق المدينة المختلفة بعد إنشاء محور الحركة
قنا		١٥٥،٣٨٣	١٩٩٠	(١) ٦٠ % (٣) ١١% (باقى ٢) ١٣% منطقة المحور ١٦%
بلبيس		١١٣،٠٠٠	١٩٨٢	منطقة المحور٤٩ % (٢) ١٨% (٣) ٣٣%
بنى سويف		١٧١،٧٣٤	١٩٧٠ الدائرى	منطقة الطريق الدائرى ٥٢% (٢) ١٤% (٣) ٣٣%
بنى سويف		١٧١،٧٣٤	١٩٨٢ محور الكوبرى	(١) ٤٠% (٢) ٢٤% منطقة محور الكوبرى ٣٥%

من تحليل الجدول السابق نجد أن :

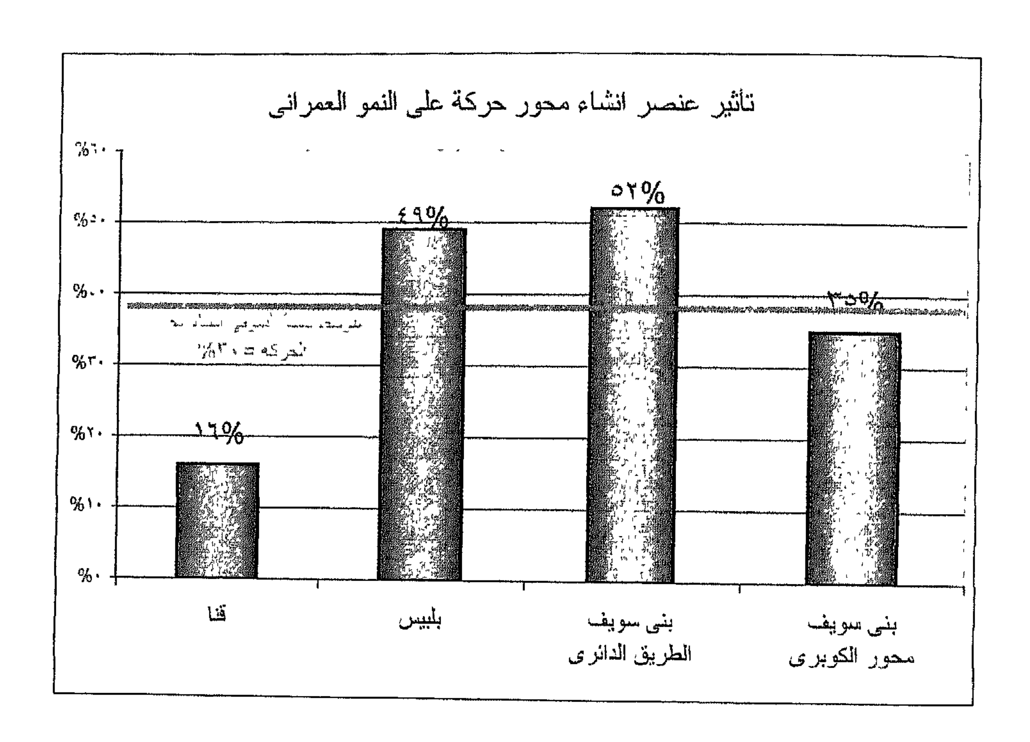
١- معدل النمو العمرانى فى إتجاه محاور الحركة قد تأثر بمساحة المدينة وتعدادها وكذلك بمعدل النمو العمرانى على مستوى المدينة ككل ، فنجد أن مدينة بلبيس هى أقل المدن الثلاث فى المساحة وفى معدل النمو العمرانى فى اتجاه محور الحركة (١٠,٨ فدان/سنة)بنسبة ٤٩% من إجمالى النمو بالمدينة ولذلك نجد أن النمو العمرانى فى إتجاه محور الحركة يعتبر أقل من باقى المدن ذات المساحة الأكبر ومعدلات النمو العمرانى الأكثر مع ملاحظة أن النمو العمرانى فى المدينة كان على ارض صحراوية .

٢- مدينة مثل مدينة بنىسويف كان العنصر الأساسى المؤثر فى نموها العمرانى هو محاور الحركة منذ بداية نشأتها حيث كان نمو المدينة أساسا ممتدا مع الطريق الإقليمى القاهرة/أسوان ،وبعد إنشاء محورى الحركة الحديثين فى مرحلتين متقاربتين فى كل من شرق وغرب المدينة ومتعامدين مع نهر النيل الذى يعتبر عنصرا للجذب العمرانى ، فنجد أن الجذب العمرانى للطريق الدائرى كان ٥٢%من جملة النمو العمرانى فى المدينة و جذب محور الحركة الآخر حوالى ٤٠% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل .

٣- جذب محور الحركة فى مدينة قنا أقل قيمة للنمو العمرانى فى إتجاهه نظرا لتزامن إنشاؤه مع إنشاء جامعة جنوب الوادى فى شمال المدينة والتى أثرت بصورة أكبر على جذب العمران فى إتجاهها فلم يتجه نحو محو الحركة سوى ١٦% فقط من النمو العمرانى للمدينة ، ومن المتوقع زيادة هذه النسبة بعد إستيعاب منطقة الجامعة للنمو العمرانى وثبات معدلات النمو بها .

٤- يمكن هنا أن نستخلص معدل نمو متوسط للنمو العمرانى فى إتجاه محاور الحركة الهامة عند استحداثها على عمران مدينة من النطاق الحجمى ١٠٠-٢٠٠ ألف نسمة كنتيجة للمعدلات التى ظهرت من خلال دراسة ثلاث مدن من هذا النطاق الحجمى فنجد أنه يتوقع النمو فى إتجاه محور الحركة الإقليمى المستحدث بنسبة متوسطة حوالى ٣٨% من إجمالى النمو العمرانى للمدينة وهذه النسبة تختلف تبعا لمساحة المدينة ومعدلات نموها السنوى وكذلك على حسب

أهمية الطريق المستحدث ، إلا أن هذا المعدل يعتبر بمثابة معـــدلا إرشـــاديا لبيـــان التطـــور العمرانى للمدن التى يتقرر فيها استحداث محاور الحركة .

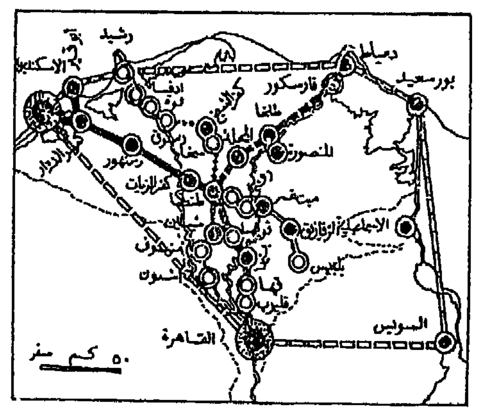


٥-٣ تأثير توطن الصناعات الكبرى على نمو المدن :

الصناعة عمل منتج هام لاستمرار الحياة الإقتصادية لأى دولة يكفل توفير فرص العمالة للسكان مع توفير المنتجات المحلية الضرورية لهذه الدول ، وقد احتلت المدن الصناعية فى مصر مكانة مرموقة منذ بداية القرن العشرين ، فمع الاهتمام بإنشاء المصانع وزيادة أجور العمال وتحسين ظروفهم ، ومع المد الصناعى الكبير تحولت بعض المدن التقليدية إلى مدن صناعية أو أصبحت الوظيفة السائدة بها هى الوظيفة الصناعية ، وازداد إليها تيار الهجرة وإزدادت بها الإمكانيات والاستثمارات المادية والبشرية مما أدى بالتبعية إلى نموها الحجمى و العمرانى .

وفى البداية كانت الصناعة كنشاط متداخل ومتناغم مع الكيانات العمرانية يصعب تحديد مكانها من العمران البشرى ، فهى متمازجة مع الأنشطة السكنية والتجارية ، ومع تطورها وتغيرها نجد أنها قد فرضت انفصالها وتميزها عن باقى العناصر العمرانية .[٢١]

وقد أكد جمال حمدان على أن الصناعة لا تخلق مدنا جديدة بقدر ما تضخم من المدن القديمة ، وكذلك أن الصناعة فى مصر لم يحدد توطنها منذ البداية بعوامل التوطن الصناعى المعروفة بقدر ما سادها عاملان هما رأس المال والسوق ، والنتيجة أن الصناعة فى مصر لم تبدأ إقليمية وإنما عاصمية كحقيقة حاكمة تشكل الصرح الصناعى فى مصر ، ويضيف جمال حمدان بأن التوطن الصناعى كان مركزا فى محورين هما الدلتا والصعيد ، فقد تركزت الصناعة فى الدلتا على محور أساسى هو محور طريق القاهرة / الإسكندرية الزراعى عبر كفر الدوار و كفر



محور التوطن الصناعى فى الدلتا ويضم مدن طنطا وكفر الزيات وكفر الدوار

المصدر : جمال حمدان – شخصية مصر – ١٩٨٤ (٢١)

الزيات وطنطا (وهى المدن التى تعنى الدراسة بدراستها) وكان هذا المحور يجمع على الأقل ٣ / ٤ الكم الصناعى القومى فى مرحلة الستينات ، وفيما عدا هذين المحورين كان هناك بعض النقاط الصناعية الهامشية التى لا تشكل منطقة صناعية أو مكثفة .

أما فى الصعيد فقد كان على رأسه القاهرة الكبرى وفى الطرف الآخر أسوان وكوم أمبو ، أما وسط الصعيد فكان يشكل هبوطا حادا ،وسوف نتناول بالدراسة مدينة أسوان، ويضيف جمال حمدان أن فى مصر لم يوجد إقليم صناعى إنما مناطق صناعية ويمكن القول أيضا أنه لا توجد بعد المدن الصناعية ولكن فقط صناعات المدن . [٢١]

ومن هنا كان لابد من دراسة تأثير استحداث عنصر الصناعة على عمران هذه المدن وذلك بدراسة التطور العمرانى لهذه المدن ورصد التغير الذى حدث بالعمران بعد إنشاء هذا العنصر ، وذلك حتى يمكن التنبؤ بالتغير العمرانى الذى يحدث عند إضافة عنصر الصناعة كعنصر مستحدث على عمران المدن القائمة .

وهنا نلاحظ أن المدن محل الدراسة والتى أستحدث فيها عنصر الصناعة قد شهدت توسعا عمرانيا كبيرا ومعظم هذا النمو العمرانى يكون عشوائيا فى غيبة التخطيط وخاصة فى إتجاه المواقع الصناعية حيث تتوافر فرص العمالة .

وندرس هنا المدن الصناعية التى تقع على محور الطريق الزراعى القاهرة/الإسكندرية وهى كفر الدوار وكفر الزيات وطنطا .ومن محور الصعيد مدينة أسوان

١- مدينة طنـــطا :

تعتبر مدينة طنطا واحدة من أهم المراكز الصناعية بالدلتا ويرجـــع ذلـــك إلـــى موقعـــها الإستراتيجى وارتباطها بالشبكات الإقليمية للطرق والسكك الحديدية بالإضافة إلى الحجم الســـكانى الذى يمثل سوقا للعمالة وللاستهلاك . وقد سبق عرض خريطة مراحل النمو لمدينة طنطا وخريطة تحليل معدلات واتجاهات النمو العمرانى بالمدينة .

المرحلـــة	١٩٤٥-١٩٦٤		١٩٦٥-١٩٧٩		١٩٨٠-١٩٨٩	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٣٠٥,٩	١٦,١	١٥٦,٧	١١,٢	٢٧٠,٧	٢٧,١
المنطقة ٢	٢١١,٩	١١,١٥	٩٩,٧	٧,١٢	٢٨٣,٧	٢٨,٤
المنطقة٣	٥٤,٤	٢,٨٥	١١٣,٢٥	٨,١	٤٣,٢	٤,٣
المنطقة ٤	٩٢,٨	٤,٩	١٧٢,٢٥	١٢,٣	٢٦,٩	٢.٢
الإجمالى	٦٦٥	٣٩,١	٥٤١,٩	٣٨,٧	٦١٩,٦	٦٢,٠

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة طنطا

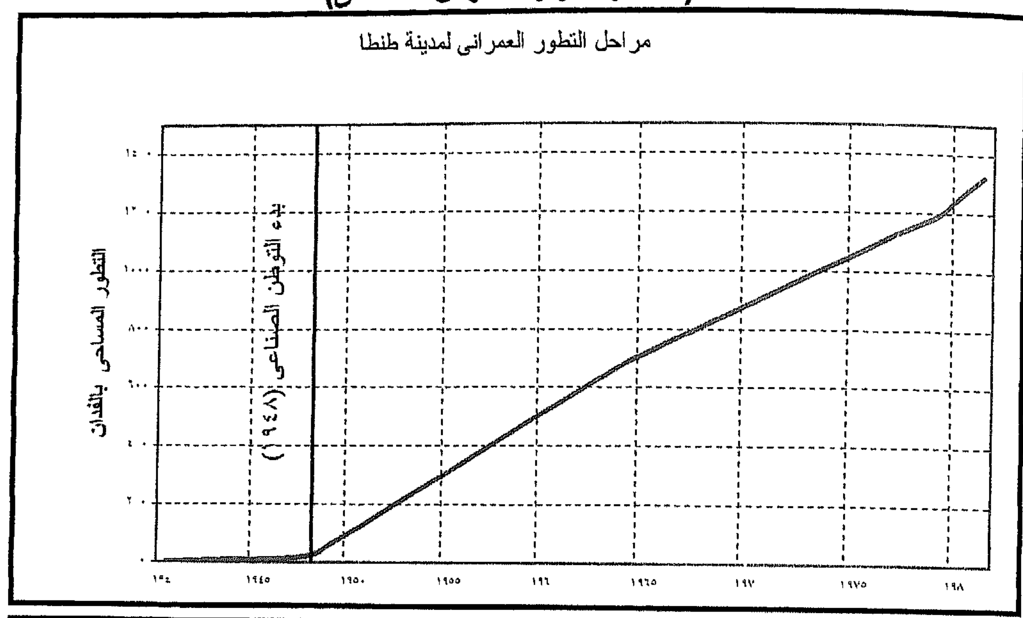
- ولمدينة طنطا دور إقتصادى هام ليس فقط على المستوى المحلى بل على المســـتوى الإقليمى أيضا ، وتضم المدينة العديد من الصناعات الكبـــيرة والصغـــيرة ، ويـــتركز بالمدينة الصناعات التى يعتمد أغلبها على الإنتاج الزراعى وأهمها صناعات الغـــزل والنسيج ،وكذلك صناعات الزيوت وخيوط الكتان وتعبئة الأغذية والموالح ومطـــاحن الغلال .
- تتركز الصناعات فى المنطقة الجنوبية الشرقية من المدينة عبر خط الســـكة الحديـــد وبخاصة الصناعات الملوثة ، أما باقى الصناعات فتنتشر فى داخل عمران المدينة مما يتسبب فى مشكلات عمرانية .

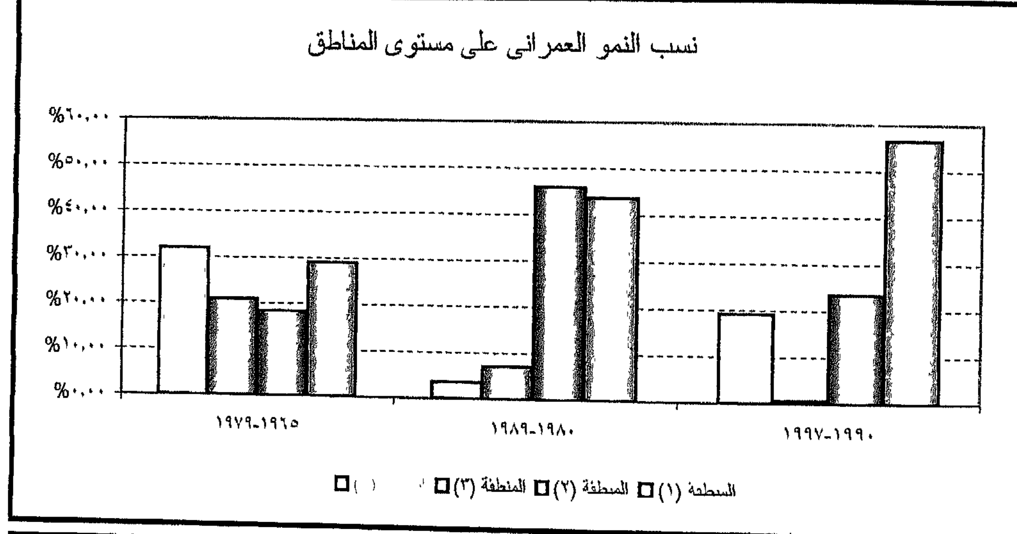


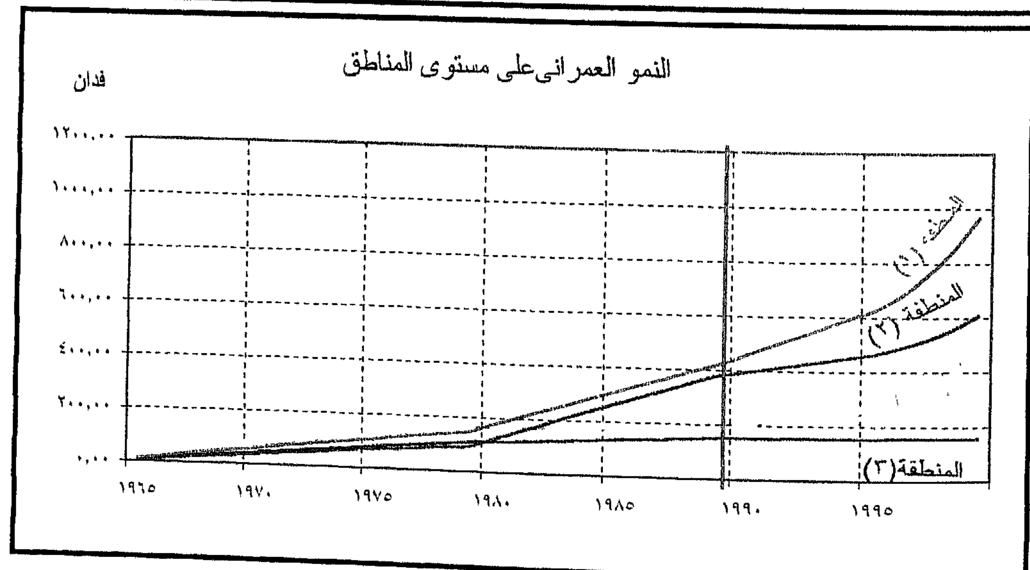
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضية لمدينة بنىسويف فى حالة عدم إنشاء محورى الحركة

المصدر: من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة طنطا
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)







-ولدراسة تأثير توطن الصناعة فى مدينة طنطا تم تقسيم المدينة إلى أربعــــة منـــاطق للمقارنة فوجد أن الصناعة تتركز فى المنطقة ٤ وتنتشر بعـــض الصناعـــات فـــى المنطقة ٢ ونجد أن الصناعة فى بداية توطنها قد اجتذبت حوالى ٣١,٨%من النمـــو العمرانى تجاه المنطقة ٤ وحوالى ٣٦% من العمران تجاه المنطقة ٢ وذلك بمعدلات نمو عمرانى ١٠,٦ و ١٢ فدان / سنة على التوالى .

	معدل النمو العمرانى بالفدان / سنة				
المنطقة	١	٢	٣	٤	المدينة ككل
مرحلة توطن الصناعة .	١٦,١	١١,١٥	٢,٨٥	٤,٩	٣٥
مرحلة النمو العمرانى التالية	١١,٢	٧,١٢	٨,١	١٢,٣	٣٨,٧٢

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة طنطا قبل وبعد توطن الصناعة

تقع المنطقة الصناعية فى مدينة طنطا فى المنطقتين ٤،٢ واللتان زاد فيهما معدل النمو العمرانـــى فى مرحلة توطن الصناعة إلى ١٦,٠٥ فدان/سنة فى مجموعهما وذلك بنسبة حوالـــى ٤٥% مـــن إجمالى النمو العمرانى للمدينة ككل بالرغم من إتجاه النمو السائد فى المدينة فى هذه المرحلة كان الإتجاه الشمالى .



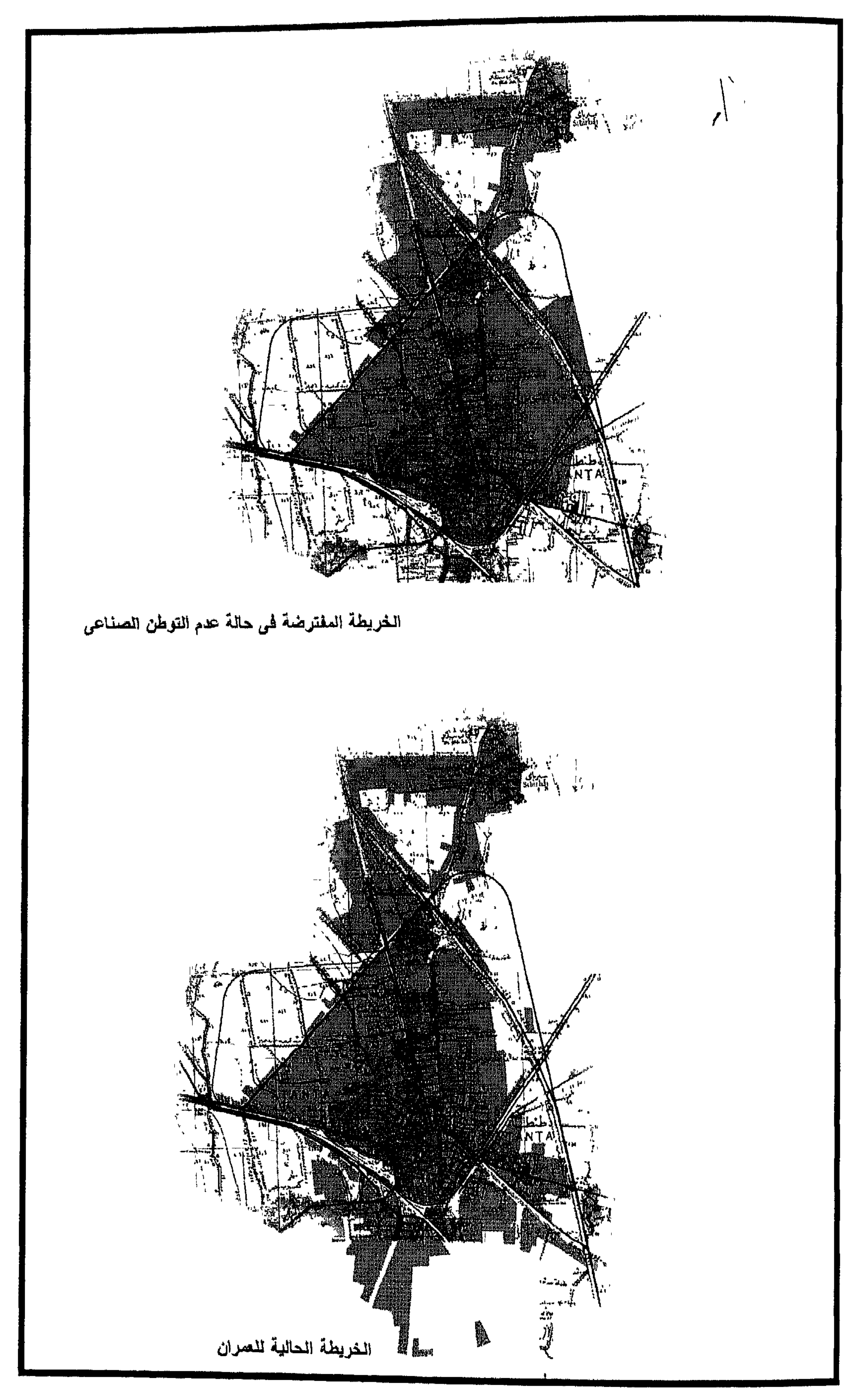
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفه فى مدينه طنطا

المصدر :من عمل الباحث



خريطة افتراضية لمدينة طنطا فى حالة عدم توطن الصناعة بها

المصدر :من عمل الباحث



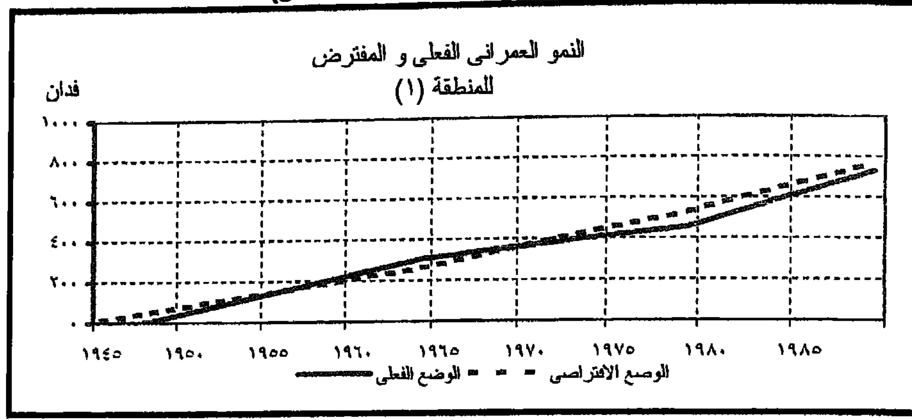
الخريطة المفترضة فى حالة عدم التوطن الصناعى

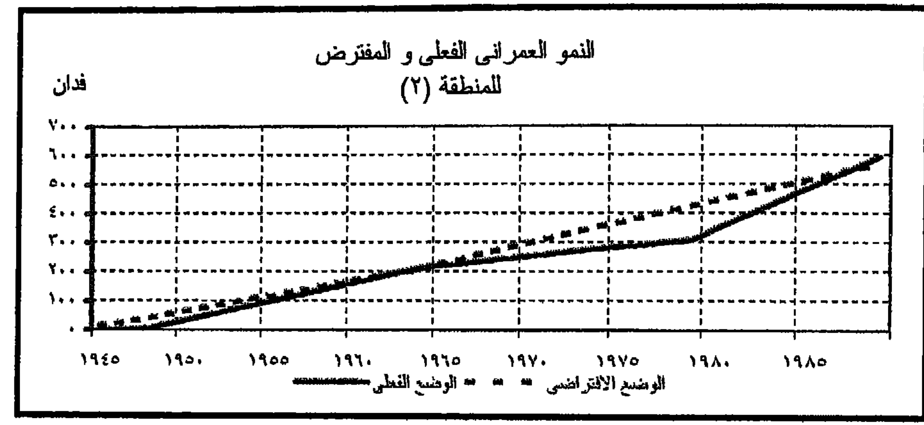
الخريطة الحالية للعمران

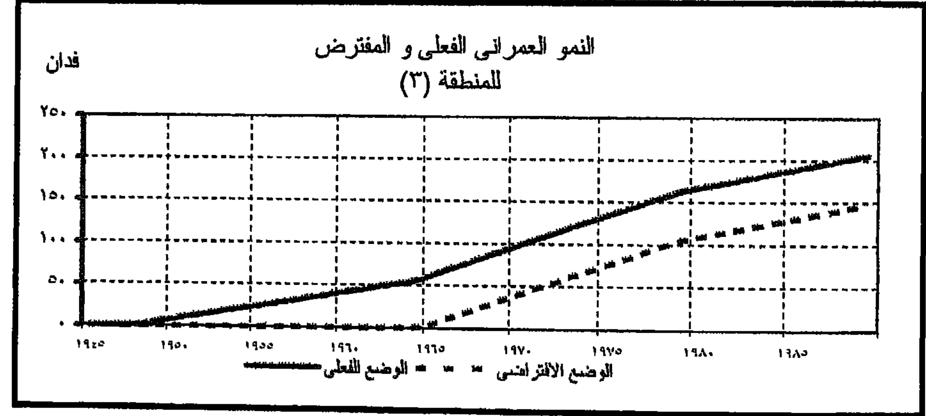
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة طنطا وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم توطن الصناعة

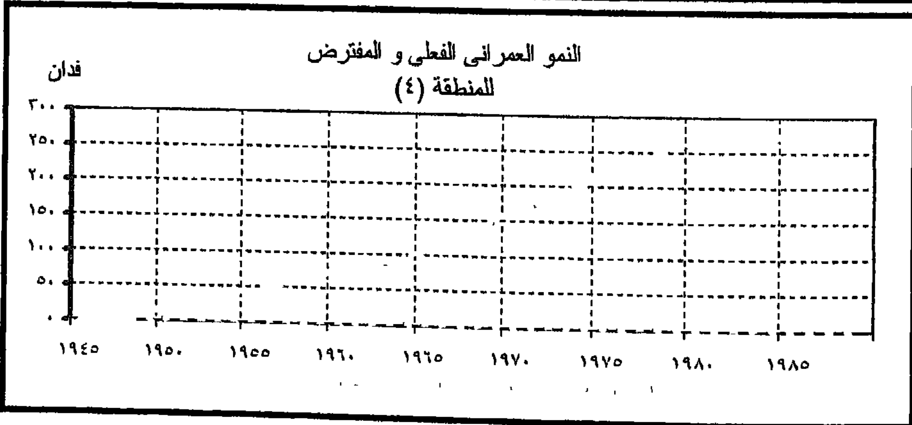
المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمرانى الفعلى و المفترض لمدينة طنطا
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)









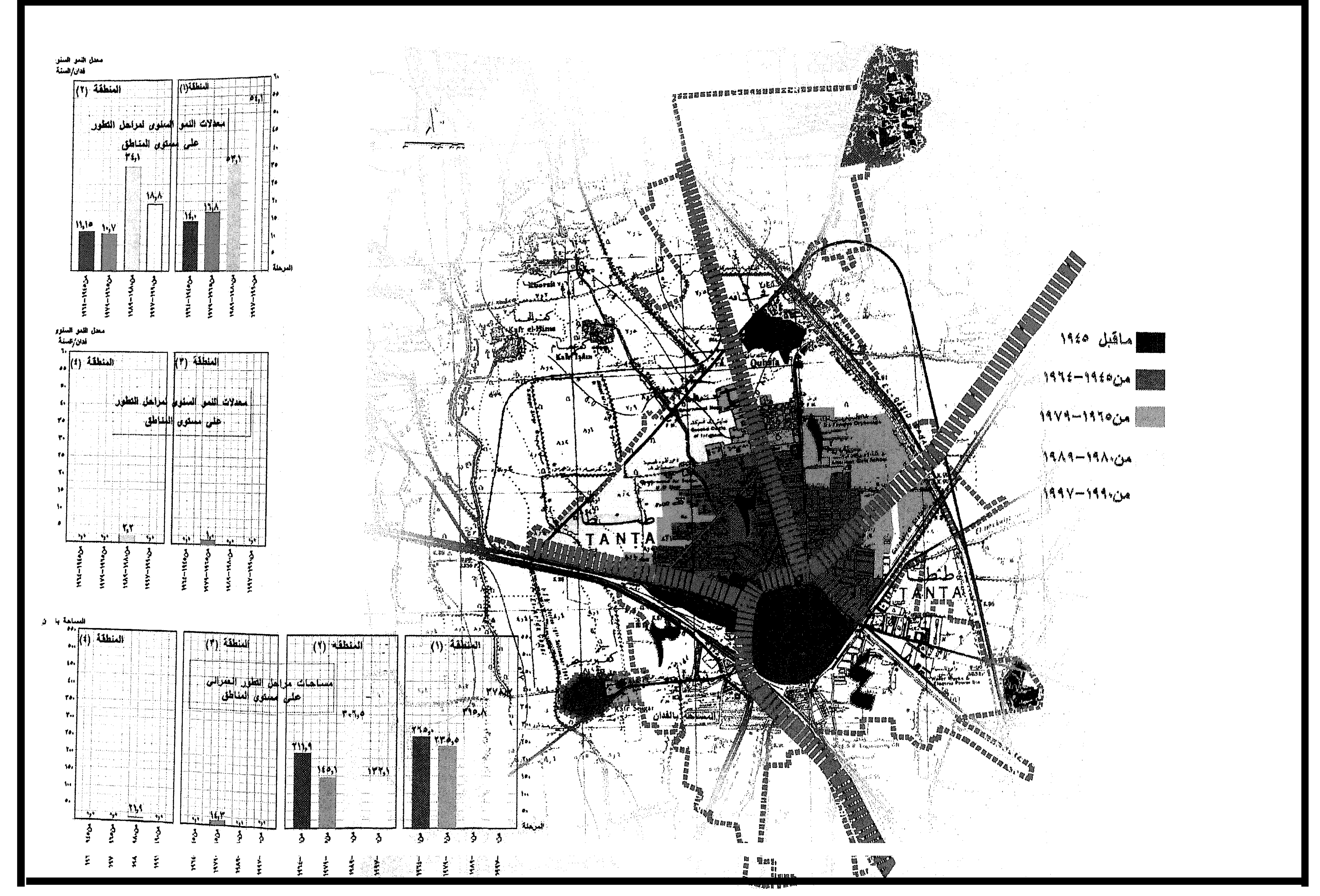
٢- مدينة كفر الدوار :

تعتبر مدينة كفر الدوار من الحالات المتميزة للمدن الصناعية حيث أنشئت فيها الصناعة في أواخر الثلاثينات حيث توالى إنشاء المصانع فيها منذ عام ١٩٣٨ حيث أنشئ مصنعى مصر صباغى البيضا ومصر للغزل والنسيج الرفيع وفى عام ١٩٤٦ أنشئ مصنع مصر للحرير الصناعى ، وقد إستمر إنشاء الصناعات وتوسعها حتى الثمانينات وذلك تبعا لعوامل التوطن الصناعى وتوافر مقوماتها فى موقع المدينه .

المرحلة	١٩٣٨-١٩٦٦		١٩٦٧-١٩٨٥		١٩٨٦-١٩٩١	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٣٣١,٨٥	١١,١٤	٤٢٢,٥٨	٢٣,٤٨	٠.٠	٠.٠
المنطقة ٢	١٤٩,٤	٥,٣٤	١٢١,٢	٦,٧٣	٥٢,٦	٨,٧٧
المنطقة ٣	١٢,٢٥	١٢,٢٥	٢٠,٥	٢٠,٥	١٤,١	١٤,٠٨
الإجمالى	٨٠٤	٢٨,٧٢	٩١٣,٠	٥٠,٧٢	١٣٧,٠	٢٢,٨٥

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة كفر الدوار

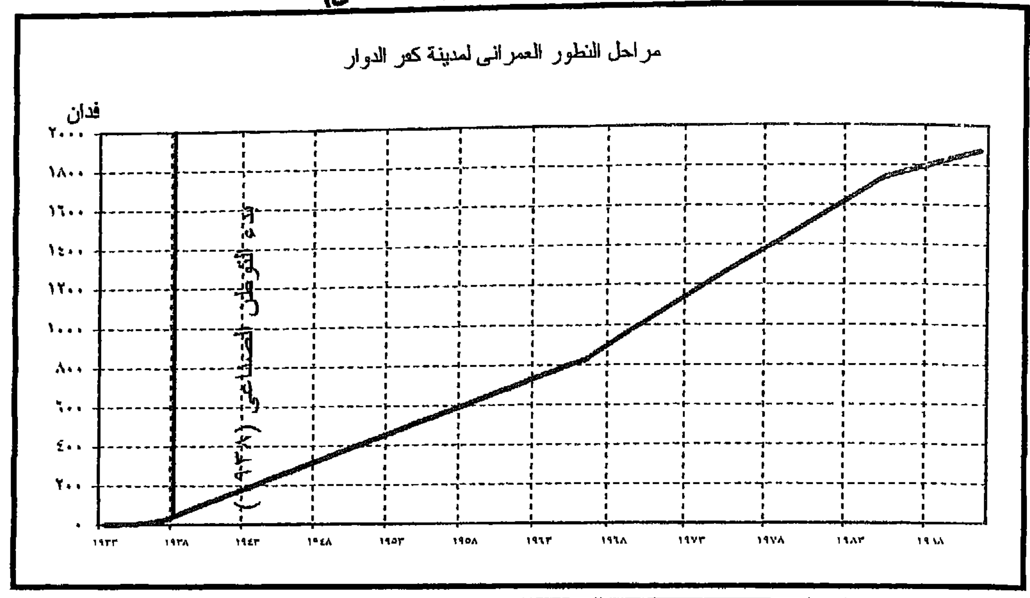
- ظهرت التجمعات السكانية حول هذه المصانع ، وامتد العمران وانتشر لتتلاحم الكتل السكنية ، وتوسع كردون المدينه ، وقد زادت مساحة العمران فى المدينه بمعدل نمو سنوى حوالى ٢٩ فدان لتصبح مساحة المدينة حوالى ٨٠٠ فدان .
- فى المرحلة التالية من ١٩٧٦ إلى ١٩٨٥ تم التوسع فى الصناعة ، وأنشئ محلجان للقطن وشركة النصر لتجفيف المنتجات الزراعية وشركة مواد الصباغة والكيماويات عام ١٩٧٤ ،وقد تم توطين شركة مواد الصباغة والكيماويات فى منطقة تبعد عن عمران المدينة على طريق القاهرة/الإسكندرية الزراعى نظرا لكونها صناعات ملوثة للبيئة ، إلا أن المدينة قد امتدت لتشمل هذه المنطقة الصناعية الجديدة .
- وأيضا حدثت التوسعات السكنية الجديدة شرقى شركة مصر للغزل والنسيج وفى المنطقة الجنوبية الشرقيه من شركة صباغى البيضا ، وتم تعديل كردون المدينه

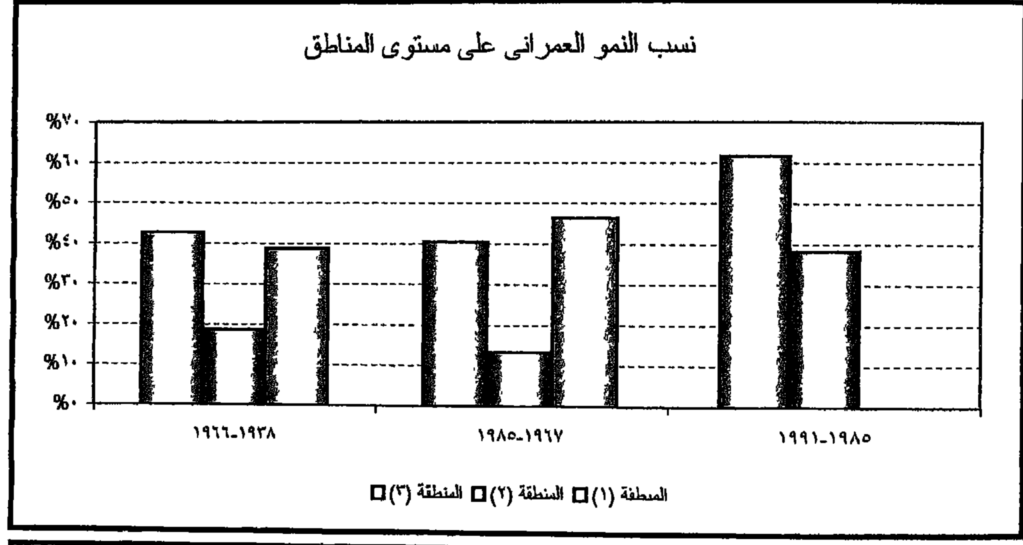


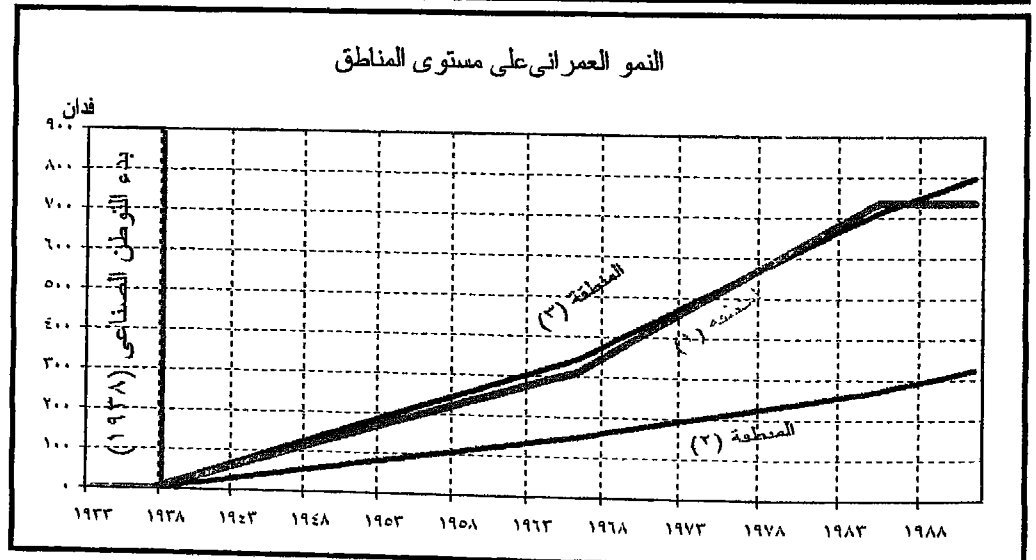
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الافتراضيه لمدينة طنطا فى حالة عدم التوطن الصناعى

المصدر: من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة كفر الدوار
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)







-وتوسيعه ، وزاد مسطح العمران بمعدل سنوى قدره حوالى ٥٠,٧ فدان ليصل مسطح المدينه إلى حوالى ضعف المرحله السابقة لها حيث بلغ ١٧١٧ فدان .

-تم تقسيم مدينة كفر الدوار إلى ثلاث مناطق للمقارنة بينهم ، فوجد أن المنطقة الثانية وهى التى تشمل أقل عدد من المصانع هى أيضا أقل المناطق الثلاث من حيث النمو العمرانى حيث نمت بمعدل ٦,٧ فدان/سنة .

-ووجد أن كل من المنطقتين الأخيرتين اللتين تحتويان على عدد كبير من الصناعات قد شهدتا طفرة كبيره فى العمران فى المرحله اللاحقة لإنشاء المصانع حيث كان النمو فى كل منهما بمعدل ٢٠,٥١ ، ٢٣,٤٨ فدان / سنة

- أعقب مرحلة النمو السريع والطفرة العمرانية التى شهدتها المدينة نتيجة توطن الصناعة بها مرحلة انخفاض فى معدلات النمو العمرانى أو بصورة أخرى ثبات فى مساحة العمران فقد أصبح النمو العمرانى فى المرحلة التى تلت هذه الطفرة ٢٢,٨٥ فدان /سنة على مستوى المدينة ككل بعد أن وصل إلى ٥٠,٧٢ فدان/سنة فى المرحلة التى سبقتها .

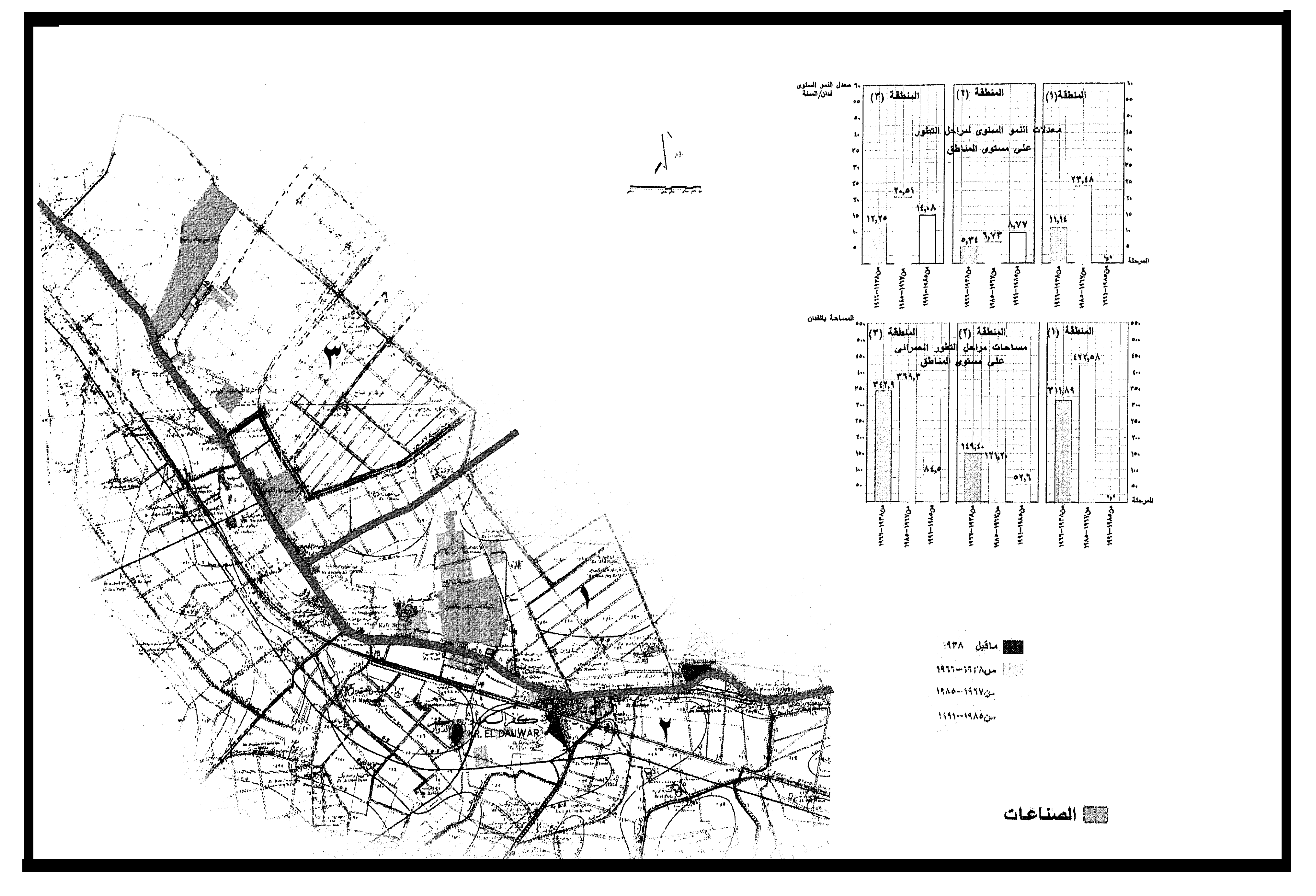
	معدل النمو العمرانى بالفدان/سنة			
المنطقة	١	٢	٣	المدينة ككل
قبل توطن الصناعة	١١,١٤	٥,٣٤	١٢,٢٥	٢٨,٧٢
بعد توطن الصناعة	٢٣,٤٨	٦,٧٣	٢٠,٥١	٥٠,٧٢
المرحلة التالية للنمو العمرانى	٠.٠	٨,٧٧	١٤,٨	٢٢,٨٥

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة لمدينة كفر الدوار قبل وبعد توطن الصناعة و فى المرحلة التى تلتها

مع ملاحظة أن تقسيم المدينة إلى مناطق كان لمجرد المقارنة حيث أن مواقع الصناعة فى مدينة كفر الدوار كانت منتشرة فى كل من الثلاث مناطق مما أثر على معدلات النمو العمرانى للمدينة ككل حيث استقطبت المدينة العمالة من المناطق المحيطة بها وتم التوسع فى إنشاء المساكن والخدمات لهؤلاء العمال على مستوى المدينة ككل والتى كانت قبل التوطن الصناعى بها تقترب من كونها قرية أكثر منها مدينة .

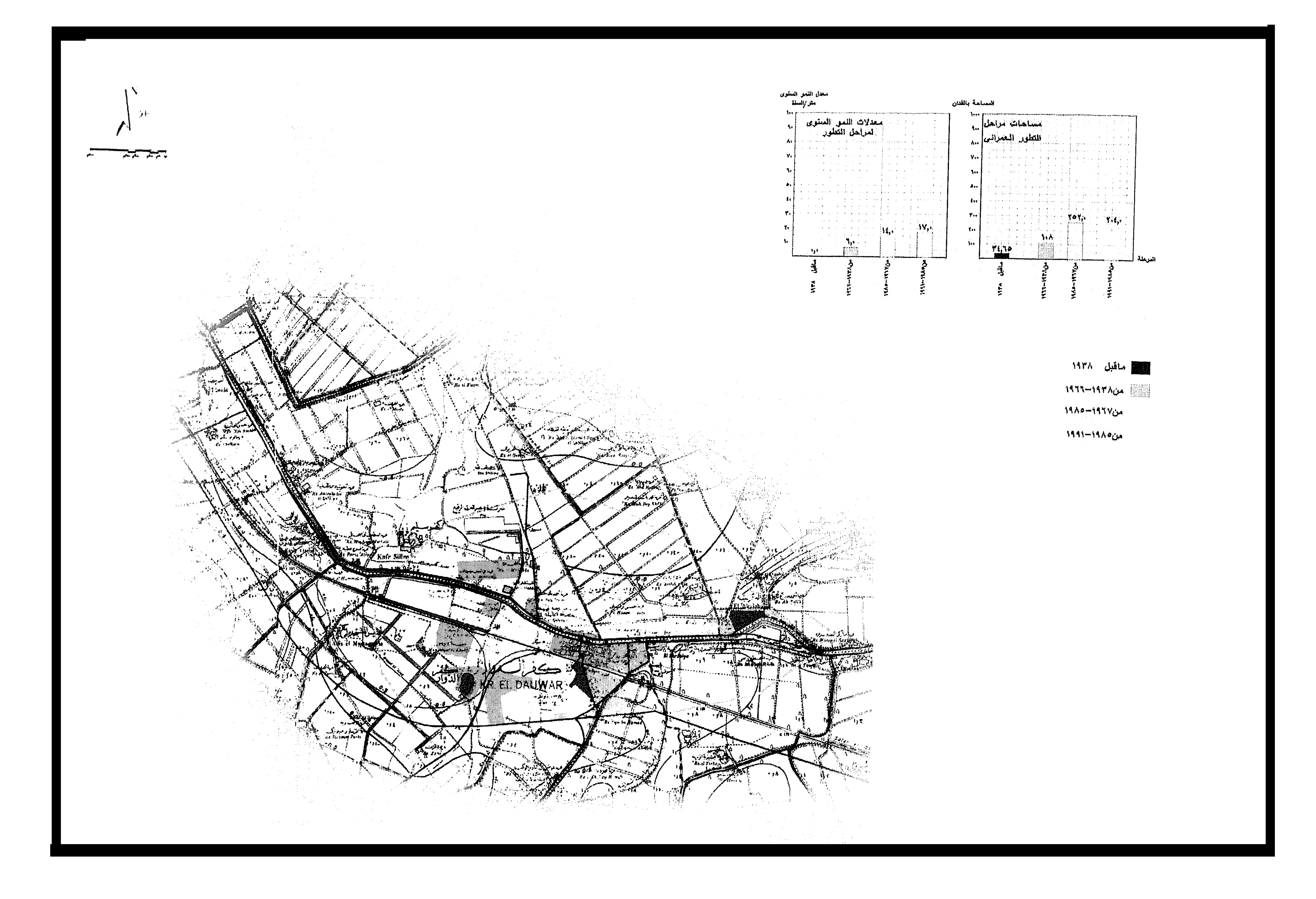
ولكن تم حساب معدلات النمو العمرانى فى إتجاه كل من المنطقتين ١ ،٣ وهما المنطقتان اللتان تتركز بهما المواقع الصناعية بالمدينة.

ويظهر فى الخريطة الافتراضية للمدينة مساحة المدينة فى حالة عدم توطن الصناعة بها فى الأربعينيات حيث إستعان الباحث بمعدلات النمو العمرانى للمدن فى نفس الفئة الحجمية لمدينة كفر الدوار فى ذلك الوقت ويظهر بوضوح المقارنة بين منحنيات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى المدينة فى كل من الوضع الفعلى لعمران المدينة وبين الوضع الإفتراضى فى حالة عدم توطن الصناعة .

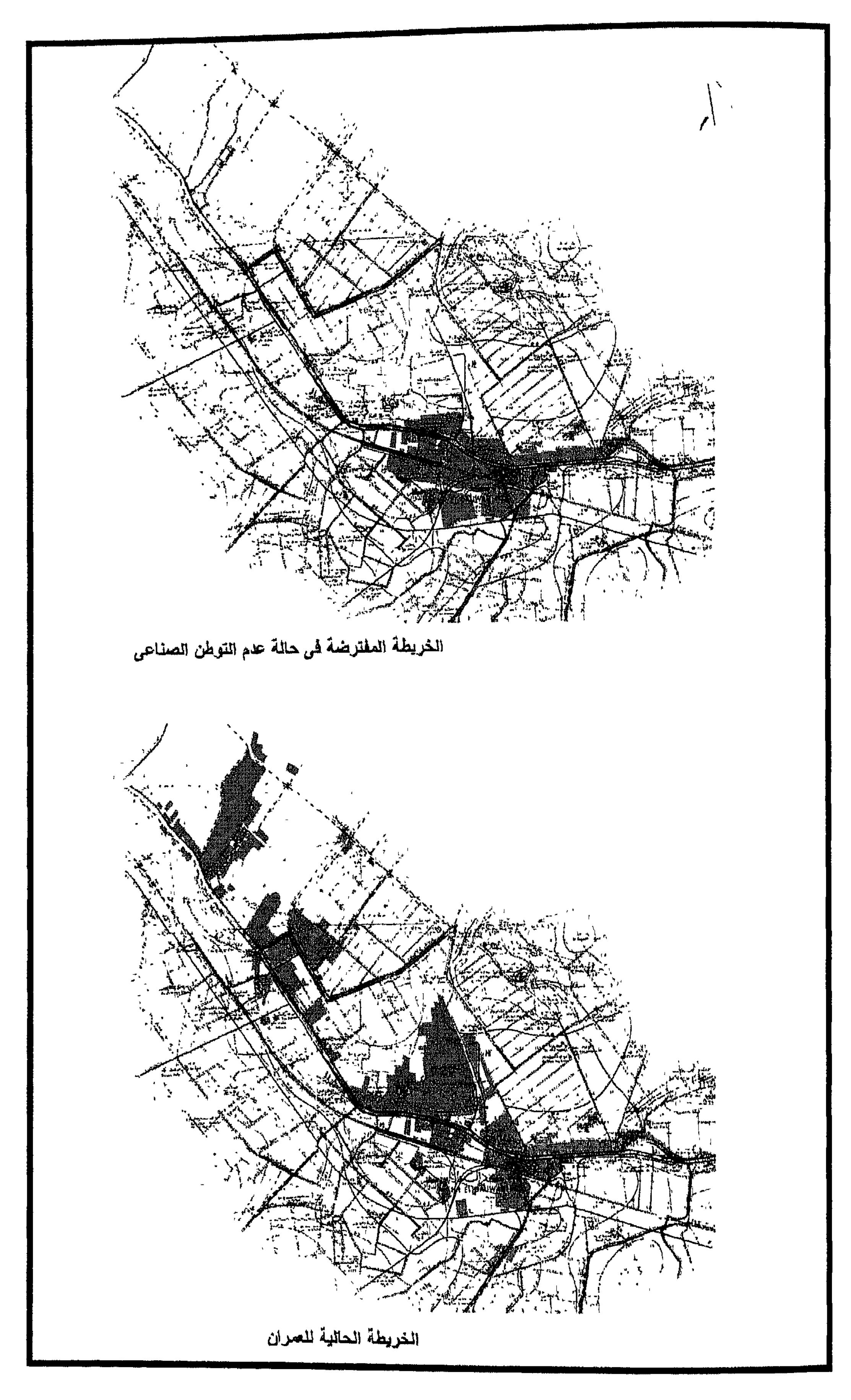


تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة كفرالدوار

المصدر :من عمل الباحث



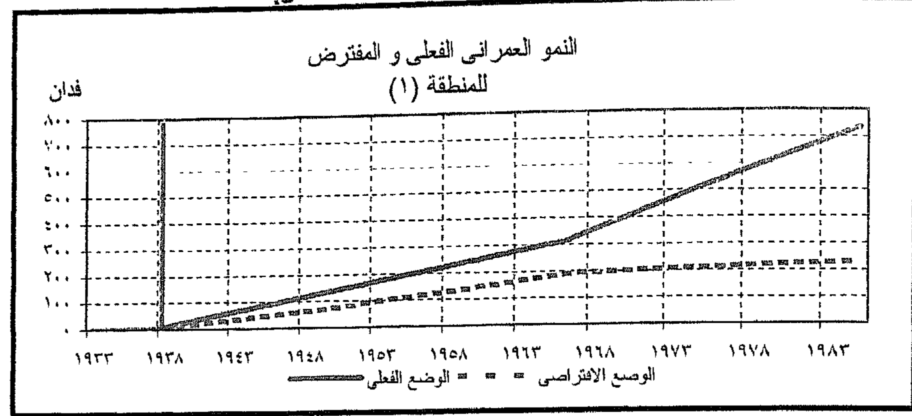
خريطة افتراضية لمدينة كفر الدوار فى حالة عدم توطن الصناعة بها
المصدر :من عمل الباحث

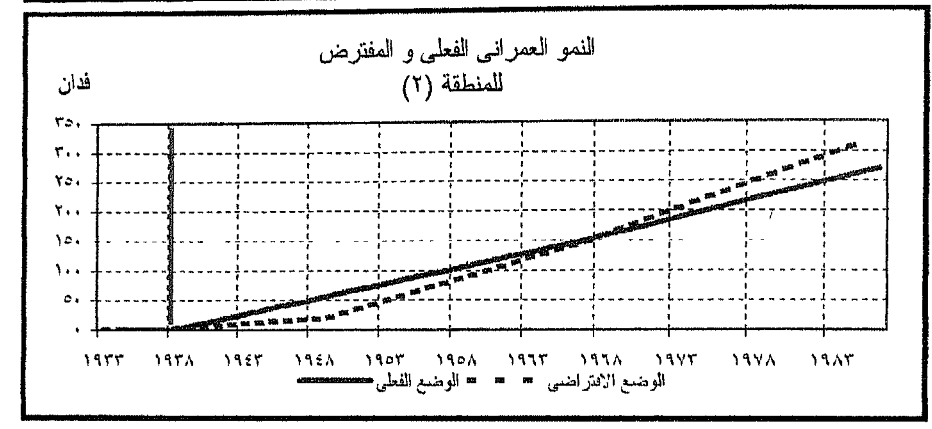


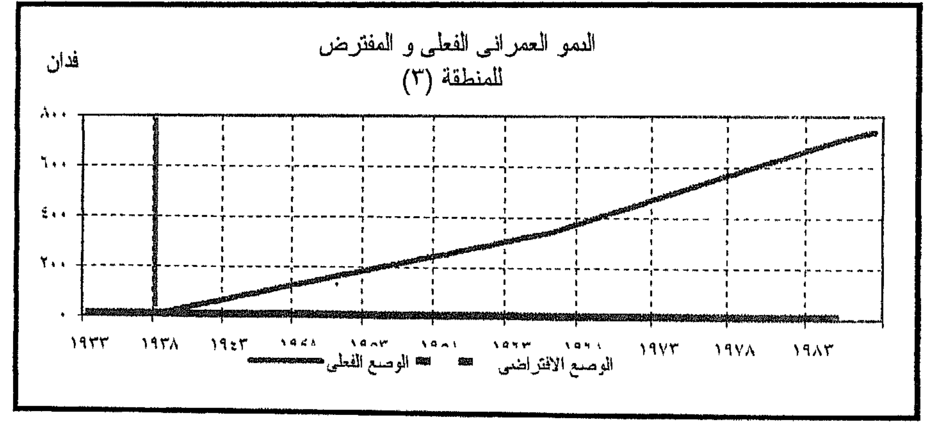
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة كفرالدوار وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم توطن الصناعة فى المدينة

المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمرانى الفعلى و المفترض لمدينة كفر الدوار (العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)







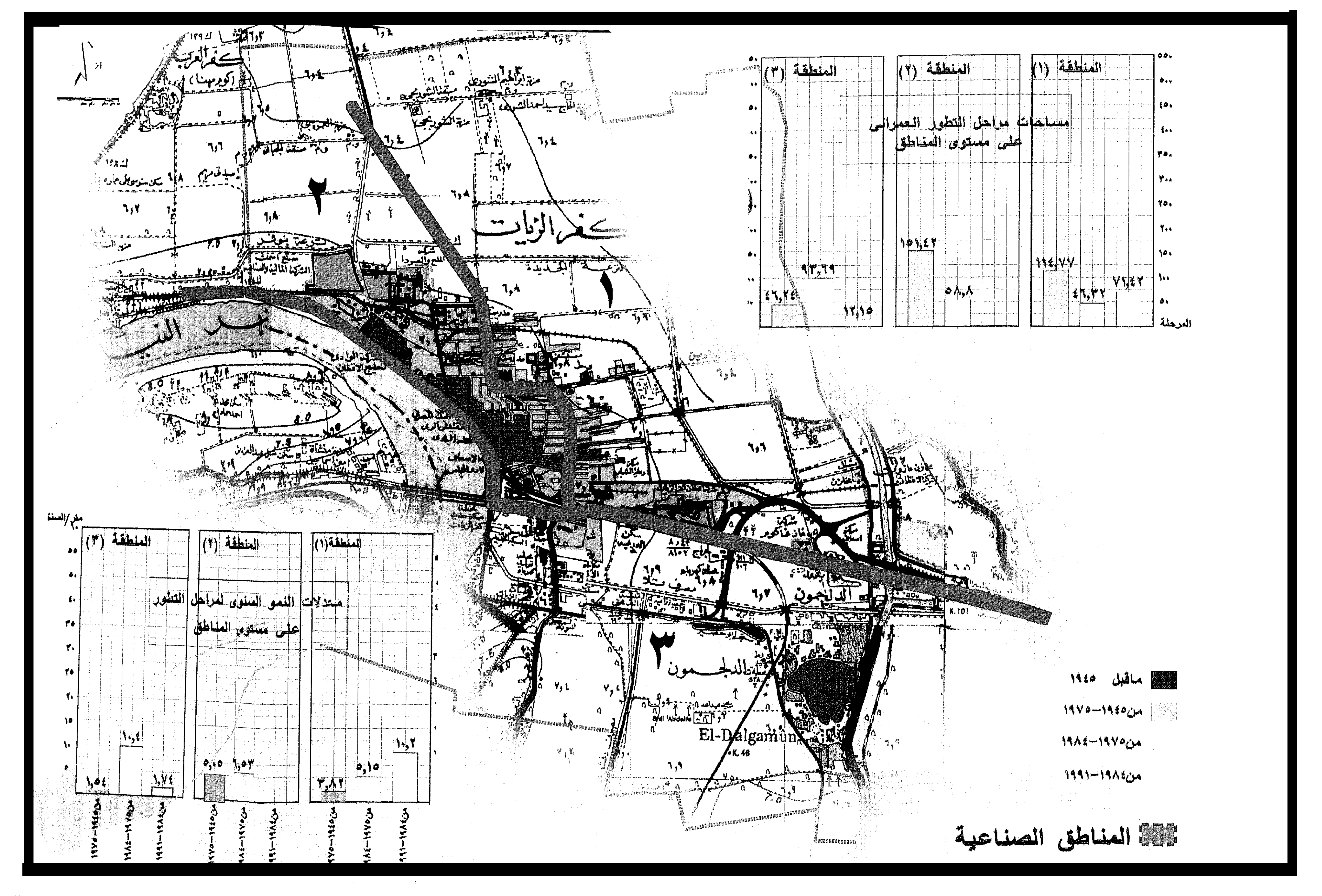
٣- مدينة كفر الزيات :

من المدن الصناعية الهامة فى إقليم الدلتا وقد بدأت فيها حركة الصناعة منذ بدايات هذا القرن وشهدت الصناعة بها ازدهارا فى الأربعينات ، وقد حدثت توسعات صناعية كبيرة فى السبعينات مما سبب طفرة عمرانية فى هذه المرحلة.

المرحلة	١٩٢٨-١٩٦٦		١٩٦٧-١٩٨٥		١٩٨٦-١٩٩١	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	١١٤,٧٧	٣.٨٢	٤٦,٣٢	٥,١٥	٧١,٤٢	١٠,٢
المنطقة ٢	١٥١,٤٢	٥,٠٥	٥٨,٨	٦,٥٣	٠.٠	٠.٠
المنطقة ٣	٤٦,٢٤	١,٥٤	٩٣,٦٩	١٠,٤	١٢,١٥	١,٧٤
الإجمالى	٣١٢,٠	١٠,٤١	١٩٨,٨١	٢٢,٩	٨٣,٥٧	١١,٩٤

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة كفر الزيات

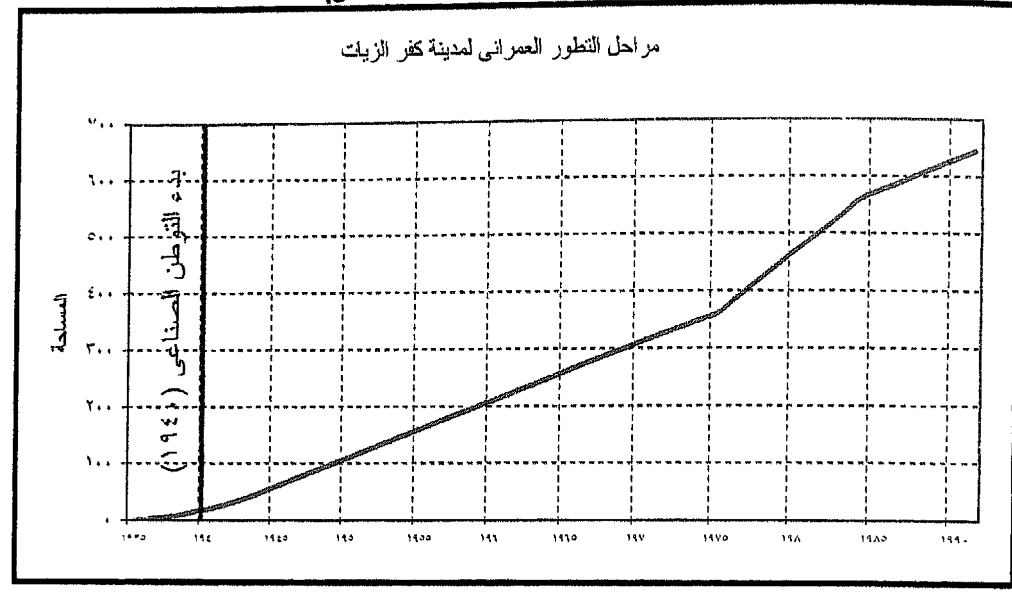
- واجهت الباحث مشكلة بالنسبة لمدينة كفر الزيات حيث لم يكن متوافرا بيانات عمرانية وافية عن المدينة وكانت بيانات مراحل النموالعمرانى على مراحل طويلة مما لم يمكن الباحثة من الوصول إلى نتائج دقيقة بالنسبة للمدينة.
- تأثر نمو المدينة بصورة كبيرة بوجود الصناعة وتم التوسع العمرانى فى كل الإتجاهات بنسب كبيرة مع الزيادة فى إتجاه وجود الصناعة حيث تتوافر فرص العمالة وسكن وخدمات العمال .
- تم تقسيم المدينة إلى ثلاث مناطق لدراسة تأثر هذه المناطق بإنشاء الصناعات المختلفة فوجد أنه نظرا لوجود الصناعات فى كل من المنطقتين ١ ، ٢ فإن النمو العمرانى قد اتجه إلى كل من الاتجاهين الشمالى الغربى والجنوبى الشرقى وقد كان النمو فى هذين الاتجاهين بمعدلات ٣,٨٢ ، ٥,٠٥ فدان /سنة

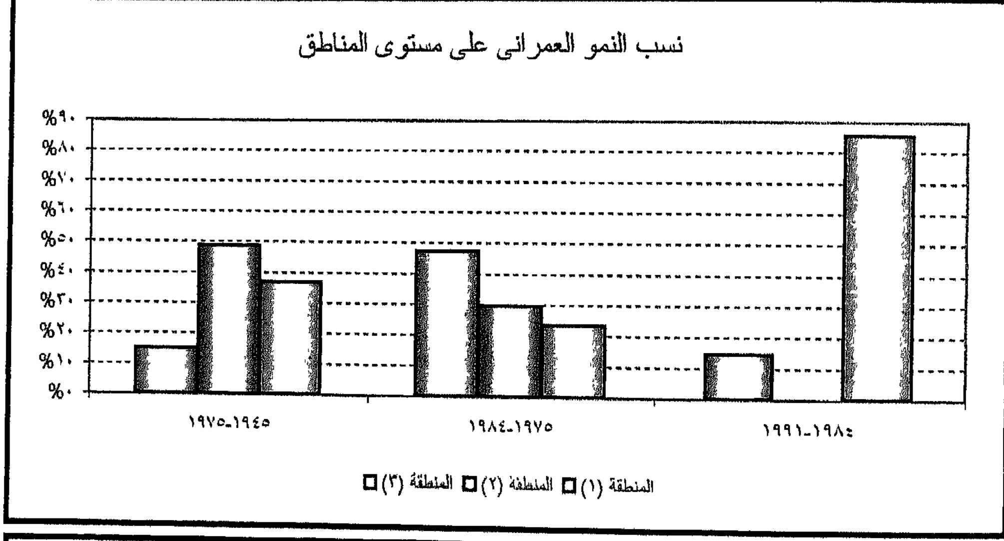


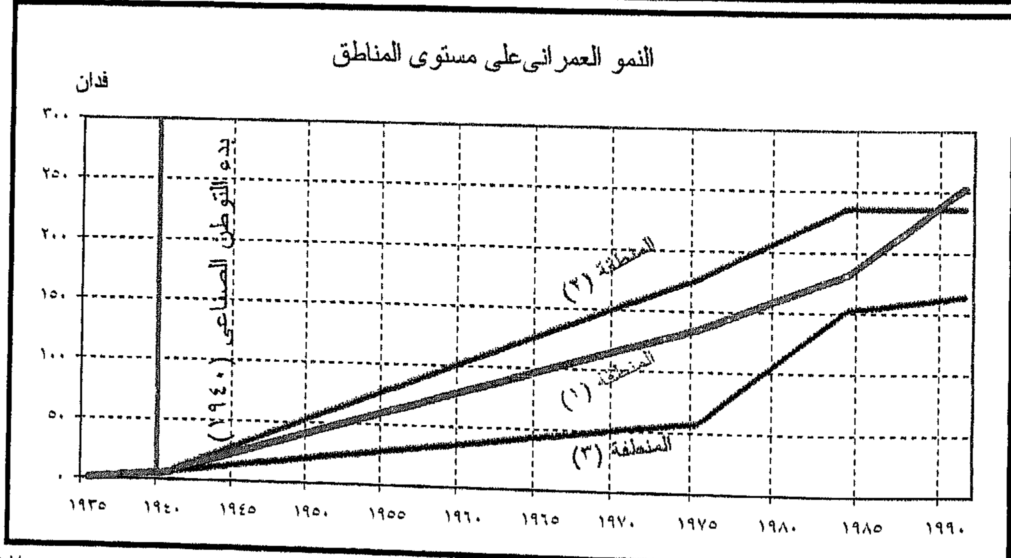
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة كفرالزيات

المصدر :من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة كفر الزيات
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)





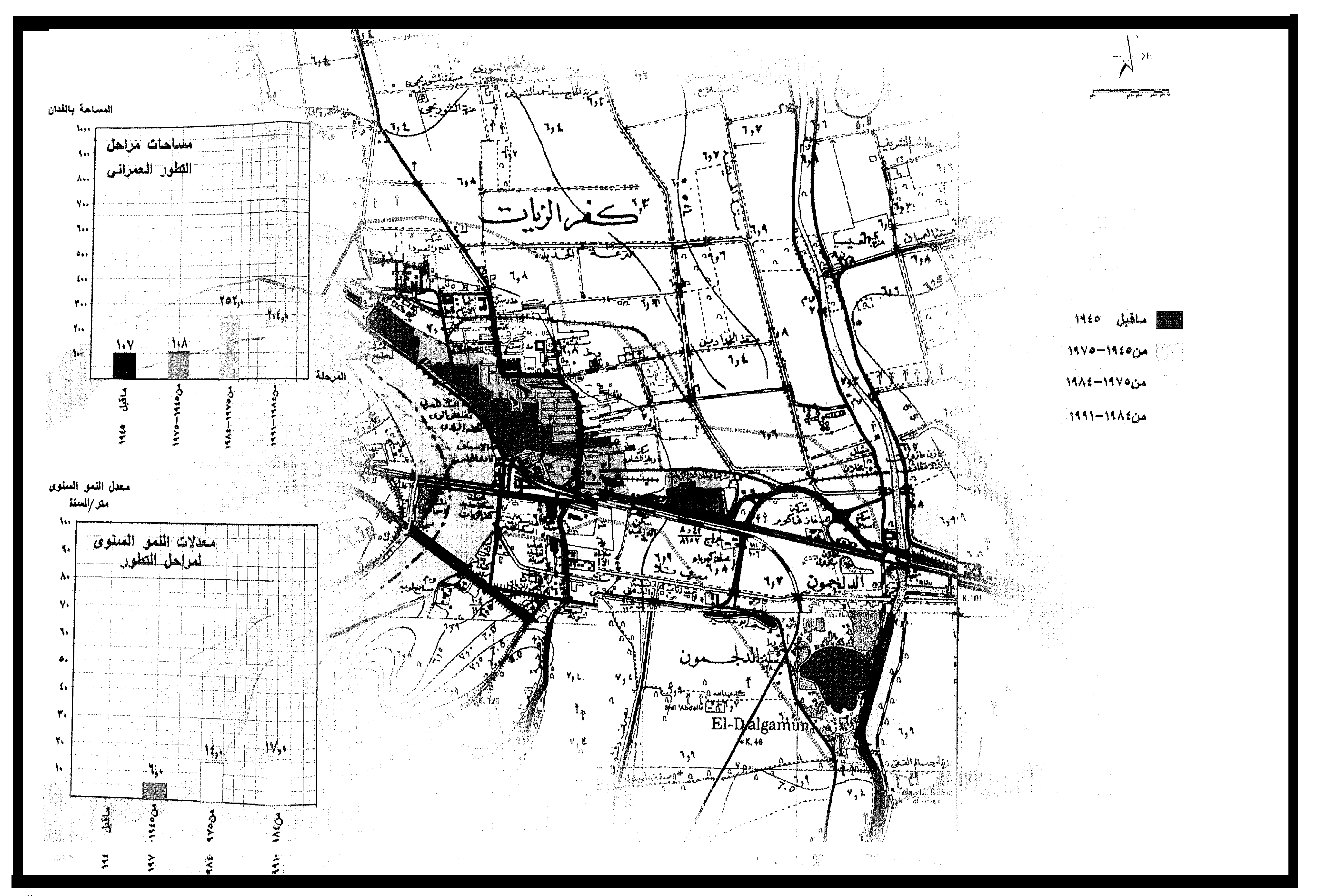


	معدل النمو العمرانى بالفدان/سنة			
المنطقة	١	٢	٣	المدينة ككل
بداية توطن الصناعة	٣,٨٢	٥,٠٥	١,٥٤	١٠,٤١
بعد توطن الصناعة	٥,١٥	٦,٥٣	١٠,٤	٢٢,٩

جدول يوضح معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة لمدينة كفر الزيات قبل وبعد توطن الصناعة وأيضا فى المرحلة التى تلتها .

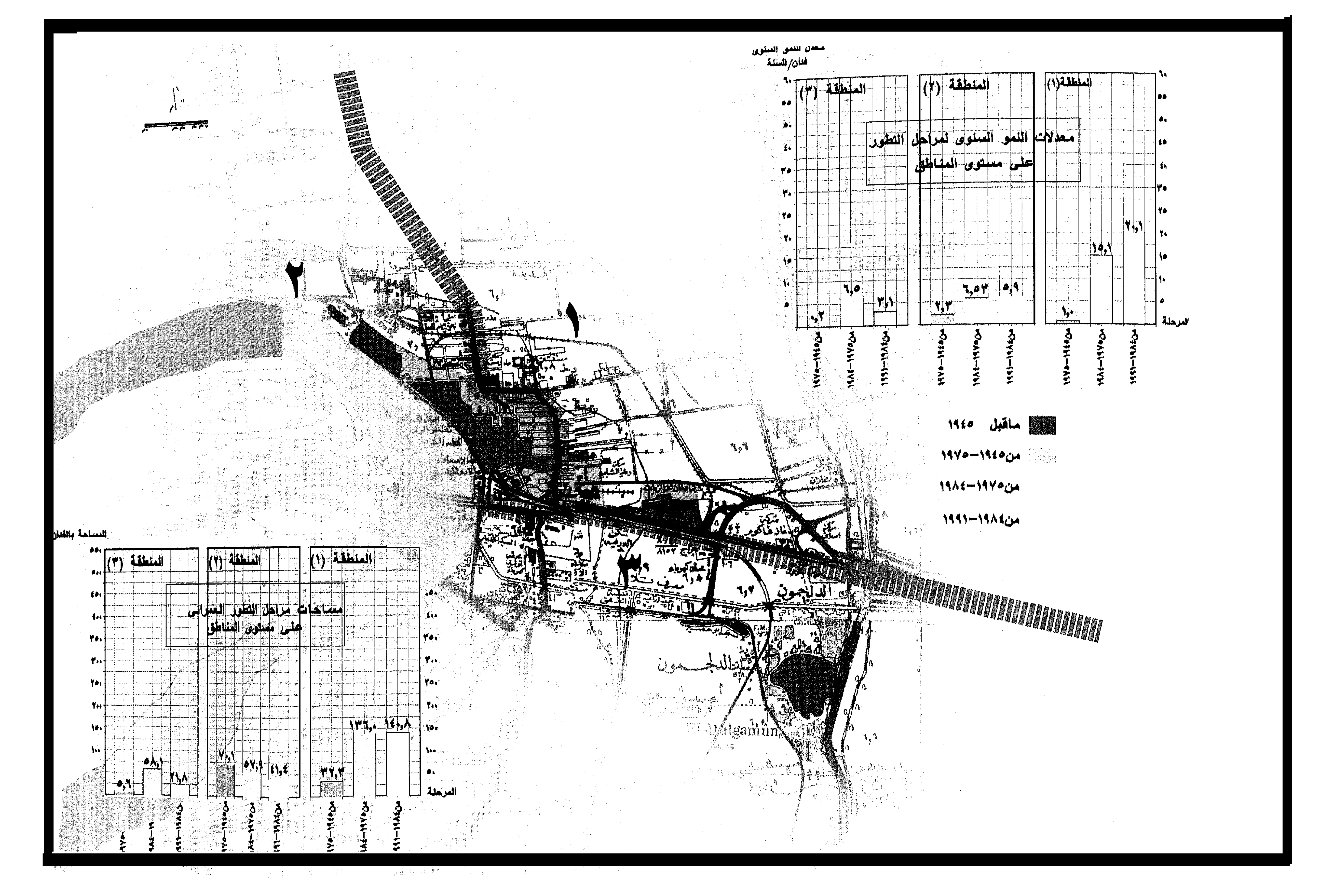
والصناعة فى مدينة كفر الزيات قد توطنت فى منطقتين هما المنطقة (١) ، (٢) ونجد هنا إجمالى النمو العمرانى فى هذين الاتجاهين بمعدل ٨,٨٧ فدان / سنة بنسبة حوالى ٨٥% من إجمالى النمو العمرانى للمدينة ككل ، ويلاحظ أيضا انخفاض نسبة النمو العمرانى فى هاتين المنطقتين فى المرحلة التالية وارتفاعه فى المنطقة (٣).

وتظهر الخريطة الافتراضية للمدينة شكل عمران المدينة فى حالة عدم التوطن الصناعى بها مع وضوح تأثير هذا التوطن على المناطق المختلفة للمدينة من خلال المقارنة بين معدلات النمو العمرانى فى المناطق المختلفة فى المدينة فى الوضع الفعلى للمدينة وبين الوضع الإفتراضى فى حالة عدم توطن الصناعة .



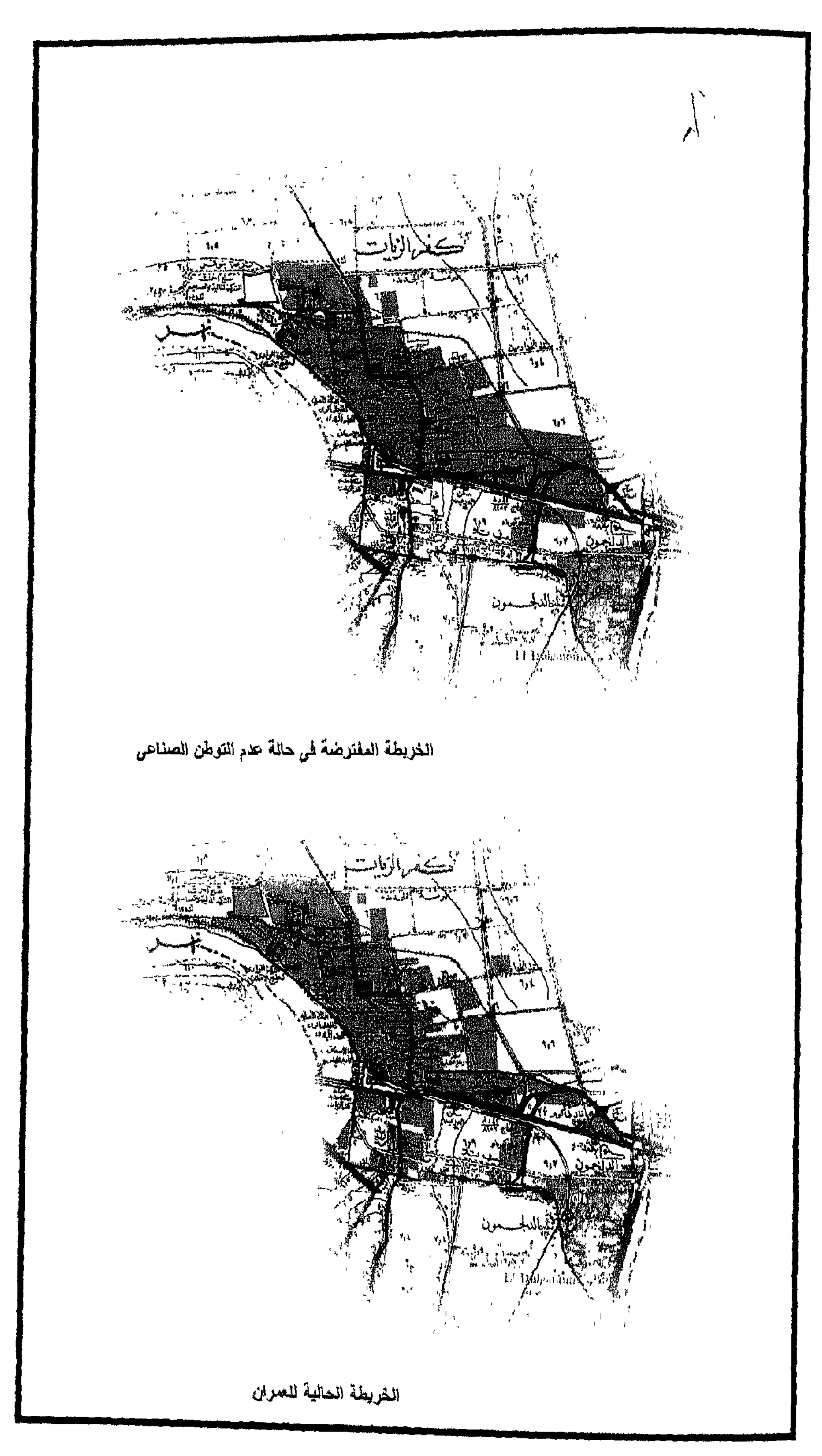
خريطة افتراضية لمدينة كفر الزيات فى حالة عدم توطن الصناعة بها

المصدر :من عمل الباحث



تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الإفتراضية لمدينه كفر الزيات فى حاله عدم التوطن الصناعى

المصدر: من عمل الباحث



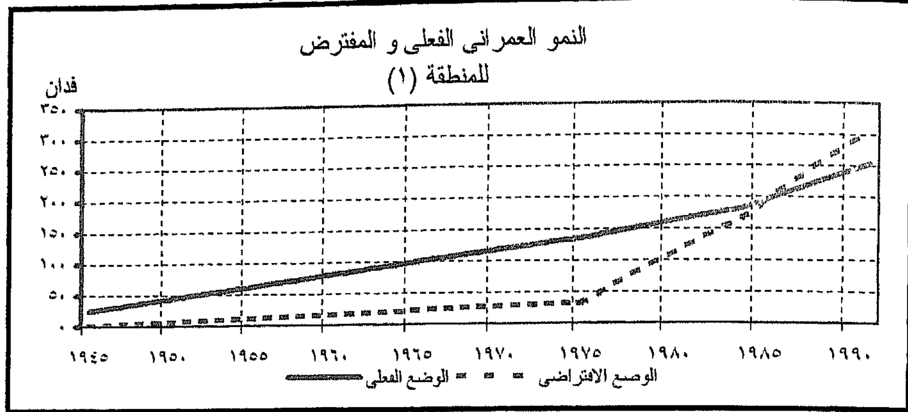
الخريطة المفترضة فى حالة عدم التوطن الصناعى

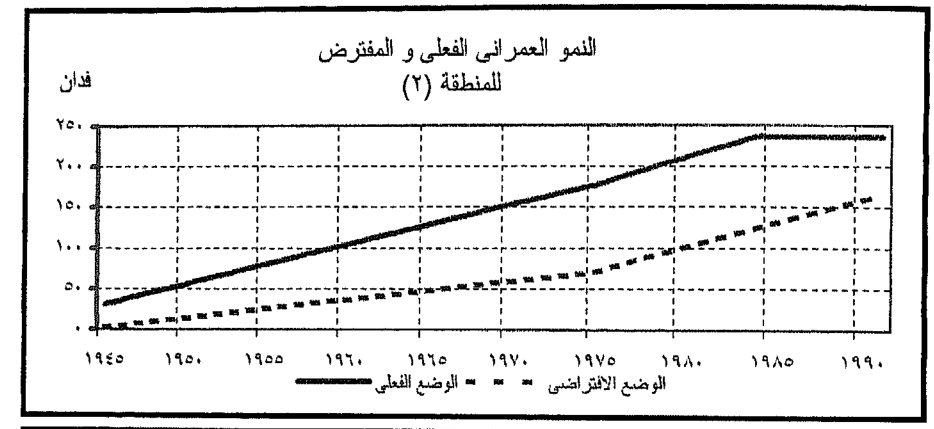
الخريطة الحالية للعمران

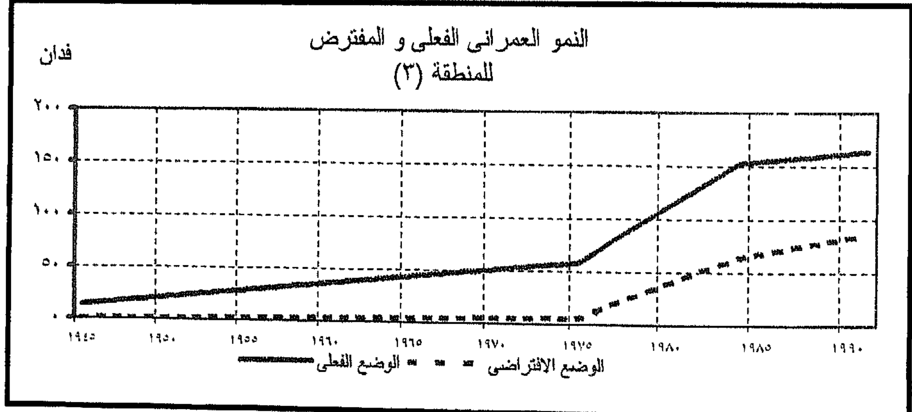
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة كفرالزيات وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم توطن الصناعة فى المدينة

المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النموالعمرانى الفعلى و المفترض لمدينة كفر الزيات (العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)







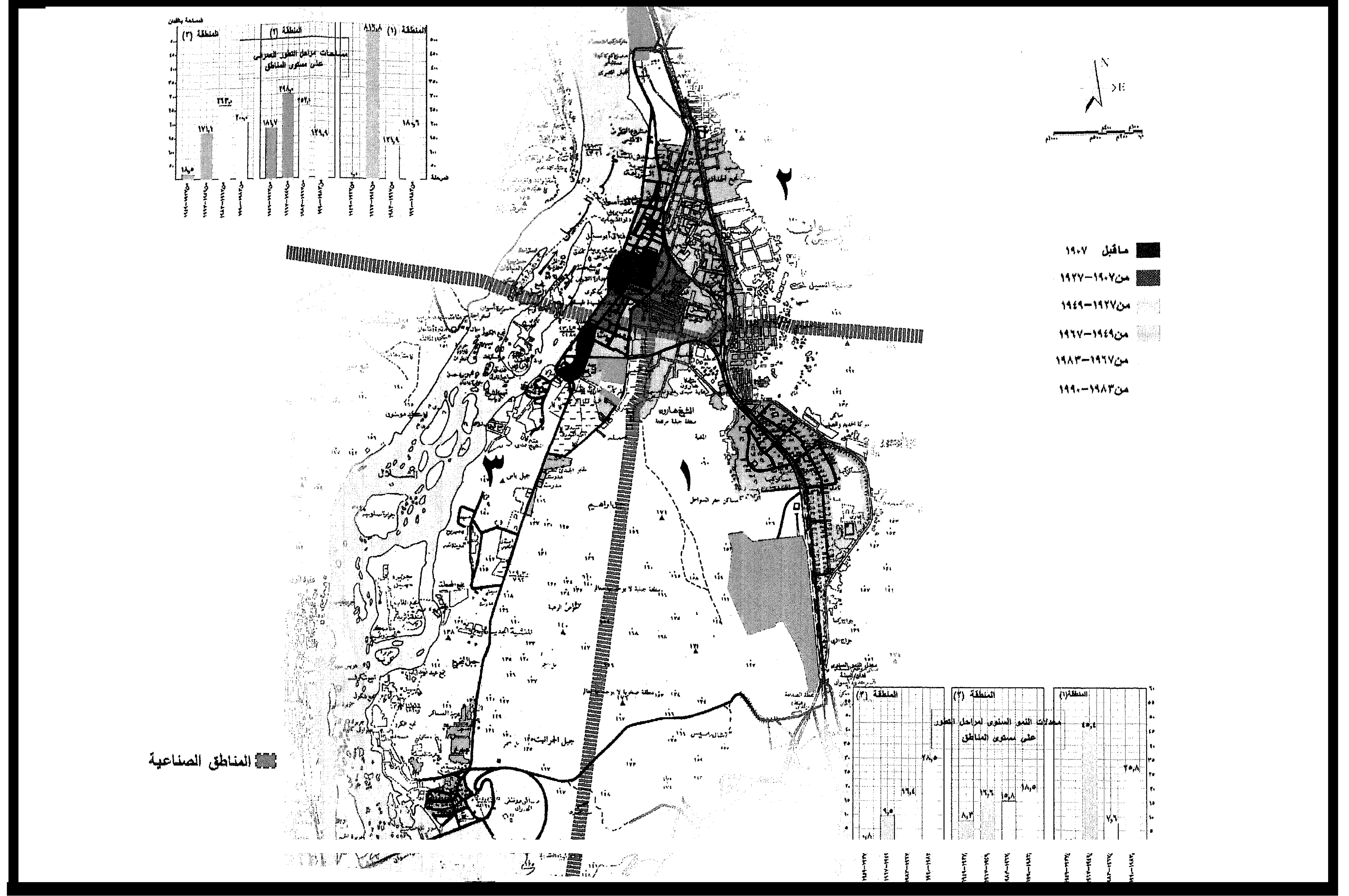
٤- مدينة أسوان:

من المدن الصناعية الهامة فى إقليم جنوب الصعيد وقد بدأت فيها حركة الصناعة منذ الستينات وشهدت الصناعة بها ازدهارا كبيرا وخاصة بعد إنشاء السد العالى ، وقد حدثت توسعات صناعية كبيرة فى هذا الوقت مما سبب طفرة عمرانية كبيرة وزيادة فى المساحة العمرانية للمدينة وخاصة فى إتجاه التوطن الصناعى فى جنوب شرق المدينة .

المرحلة	١٩٢٧-١٩٤٩		١٩٤٩-١٩٦٧		١٩٦٧-١٩٨٣	
المنطقة	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو	المساحة ف	معدل النمو
المنطقة ١	٠.٠	٠.٠	٨١٦,٨	٤٥,٤	١٢١,٩	٧,٦
المنطقة ٢	١٨٩,٧	٨,٣	٢٩٨,٠	١٦,٦	٢٥٢,٠	١٥,٨
المنطقة ٣	١٨,٥	٠,٨	١٧١,١	٩,٥	٢٦٣,٠	١٦,٤
الإجمالى	٢٠٨,٢	٩,١	١٢٨٥,٩	٧١,٤	٦٣٦,٩	٣٩,٨

جدول يوضح مساحات النمو بالفدان ومعدلات النمو العمرانى بالفدان / سنة للمناطق المختلفة بمدينة أسوان

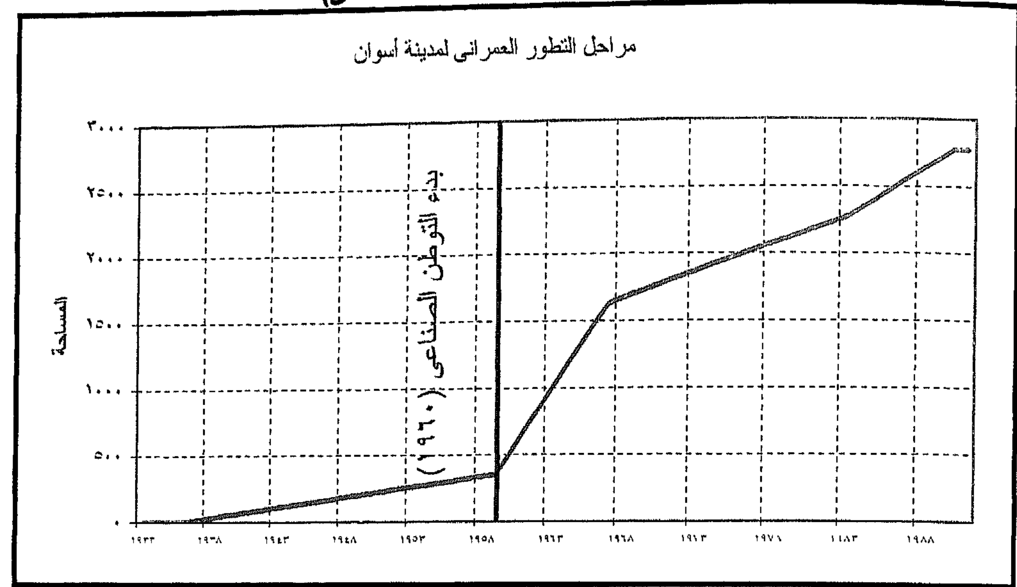
- تأثر نمو المدينة بصورة كبيرة بإنشاء الصناعة وتم التوسع العمرانى فى الإتجاه الجنوبى الشرقى بصفة خاصة وهو الإتجاه الذى توطنت فية الصناعات الكبرى مثل صناعة الأسمنت والحديد والصلب حيث تتوافر فرص العمالة وسكن وخدمات العمال .
- تم تقسيم المدينة إلى ثلاث مناطق لدراسة تأثر هذه المناطق بإنشاء الصناعات المختلفة فوجد أنه نظرا لوجود الصناعات فى المنطقة ١ فإن النمو العمرانى فى مرحلة ما بعد التوطن الصناعى قد اتجه إلى الإتجاه الجنوبى الشرقى وقد كان النمو فى هذا الاتجاه بمعدل ٤٥,٤ فدان /سنة

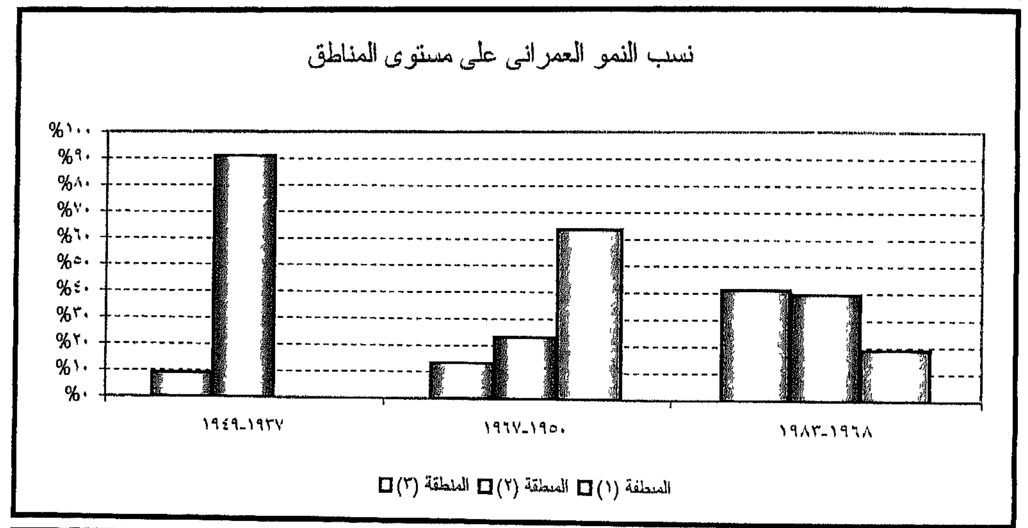


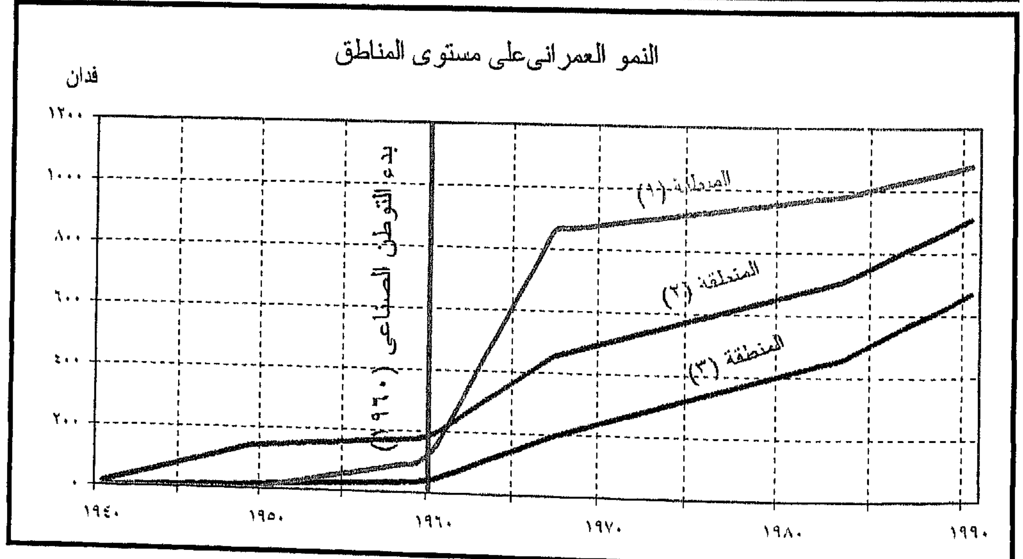
تحليل مساحات ومعدلات النمو العمرانى للمناطق المختلفة فى مدينة أسوان

المصدر :من عمل الباحث

النمو العمرانى لمدينة أسوان
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)





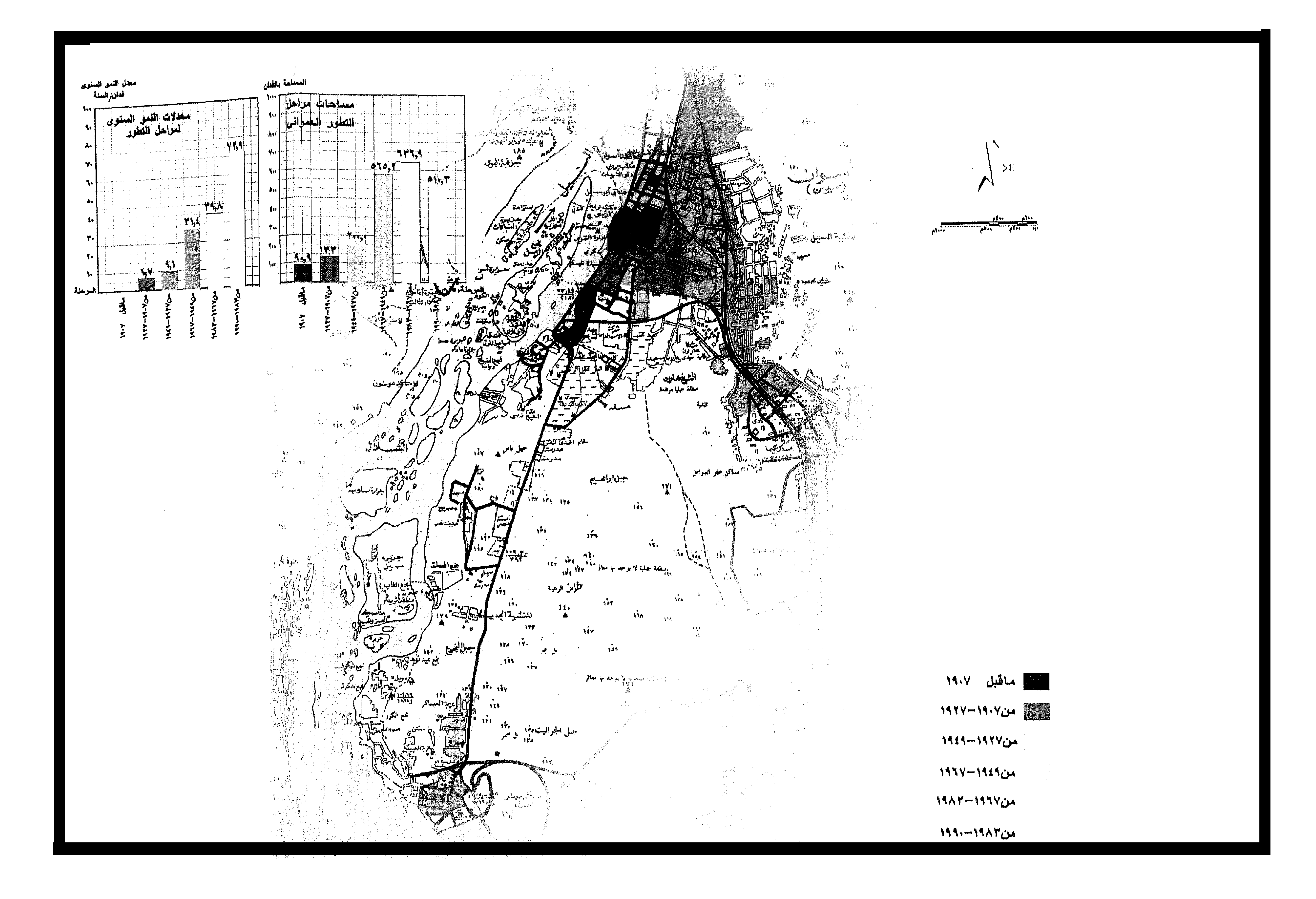


	معدل النمو العمراني بالفدان/سنة			
المنطقة	١	٢	٣	المدينة ككل
قبل توطن الصناعة	٠.٠	٨,٣	٠,٨	٩,١
بعد توطن الصناعة	٤٥,٤	١٦,٦	٩,٥	٧١,٤

جدول يوضح معدلات النمو العمراني في المناطق المختلفة لمدينة أسوان قبل وبعد توطن الصناعة

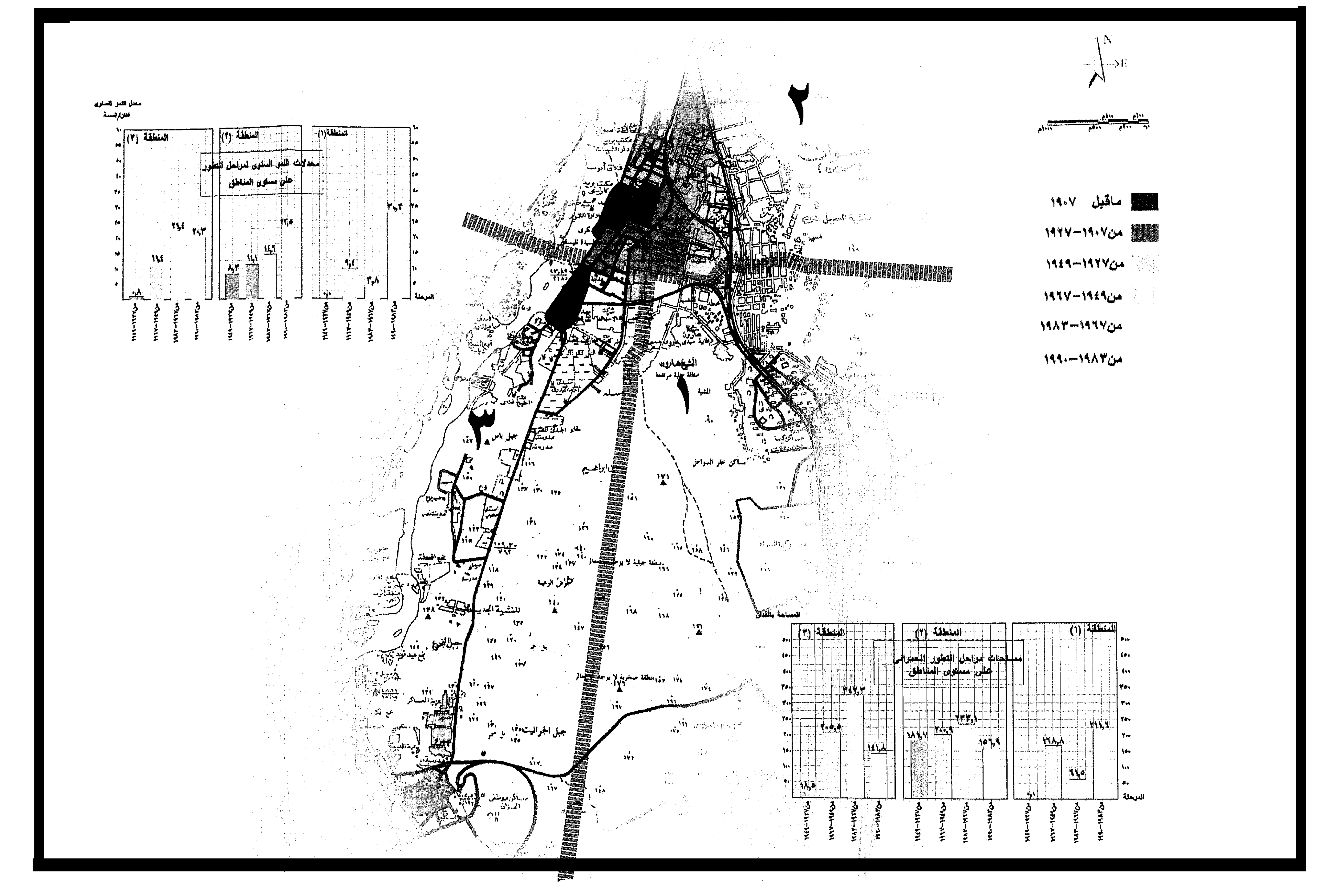
والصناعة في مدينة أسوان قد توطنت في المنطقة (١) بصفة خاصة مع وجود بعض الصناعات الصغيرة في المنطقتين الأخرتين ونجد هنا أن النمو العمراني في هذا الإتجاه بمعدل ٤٥,٤ فدان/سنة بنسبة حوالي ٦٤% من إجمالي النمو العمراني للمدينة ككل ، ويلاحظ أيضا إنخفاض نسبة النمو العمراني في هذه المنطقة في المرحلة التالية .

وتظهر الخريطة الافتراضية للمدينة شكل عمران المدينة في حالة عدم التوطن الصناعي بها مع وضوح تأثير هذا التوطن على المناطق المختلفة للمدينة من خلال المقارنة بين معدلات النمو العمراني في المناطق المختلفة في المدينة في الوضع الفعلي للمدينة وبين الوضع الإفتراضي في حالة عدم توطن الصناعة .



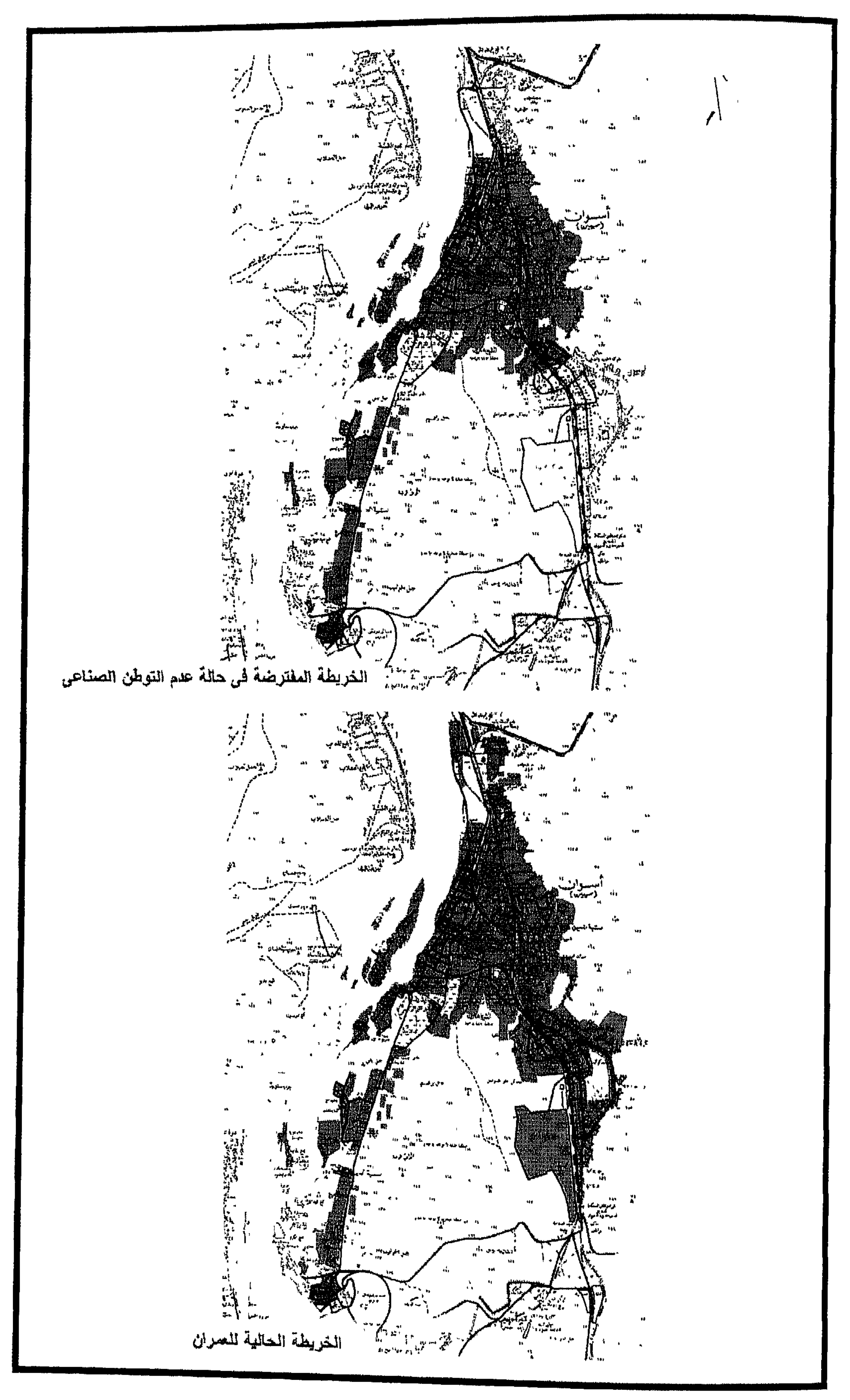
خريطة افتراضية لمدينة أسوان فى حالة عدم توطن الصناعة بها

المصدر :من عمل الباحث



تحليل مساحات ومعدلات النمو العم رانى للمناطق المختلفة فى الخريطة الإفتراضية لمدينة أسوان فى حالة عدم التوطن الصناعى

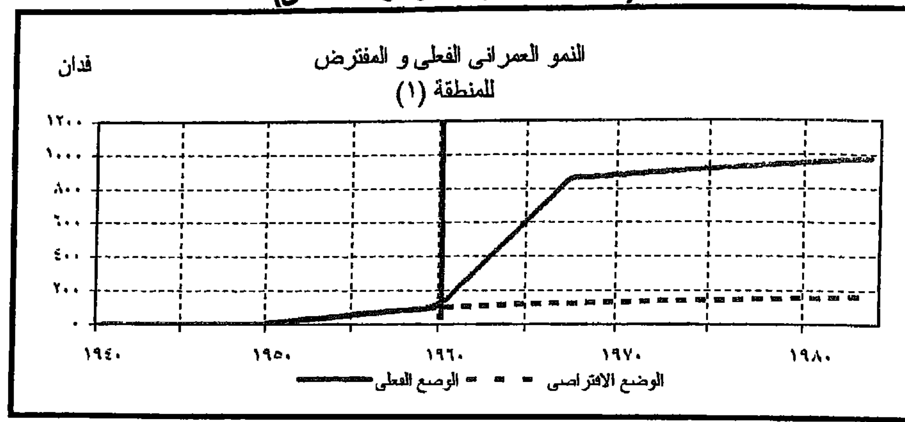
المصدر: من عمل الباحث

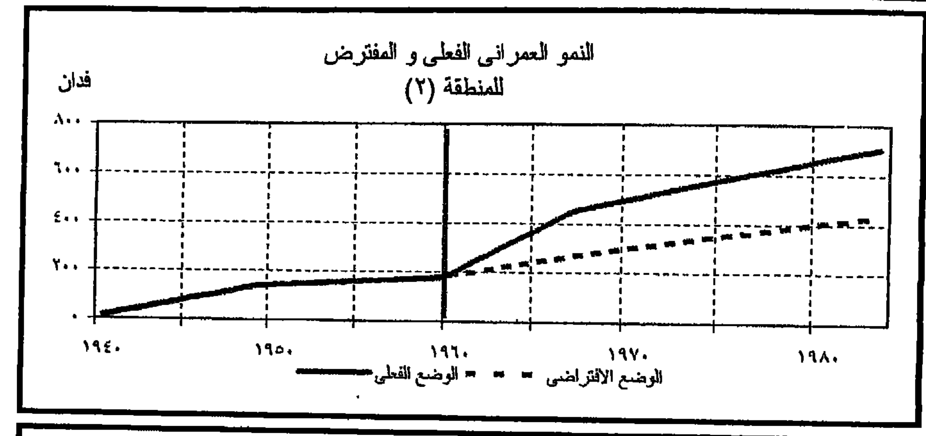


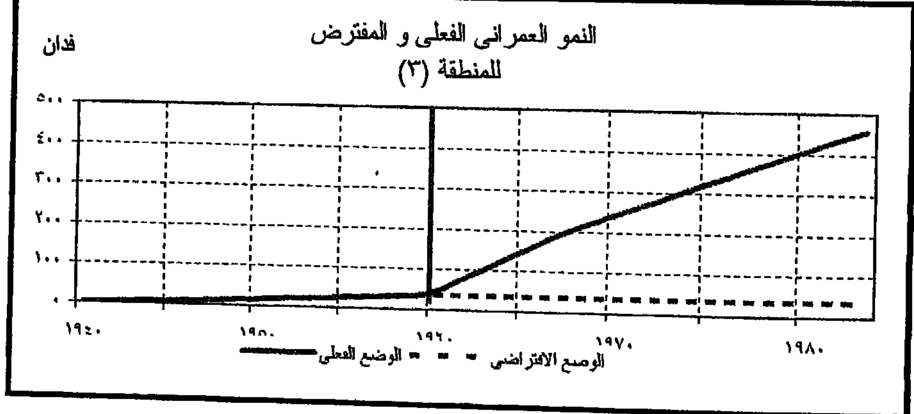
مقارنة بين الخريطة الحالية لعمران مدينة أسوان وبين الخريطة الافتراضية فى حالة عدم توطن الصناعة فى المدينة

المصدر :من عمل الباحث

مقارنة بين النمو العمراني الفعلى و المفترض لمدينة أسوان
(العنصر المؤثر : التوطن الصناعى)







تأثير عنصر التوطن الصناعى على النمو العمرانى للمدن محل الدراسة

المدينة	الخريطة	عدد السكان	سنة التوطن الصناعى	نسب النمو فى مناطق المدينة المختلفة بعد التوطن الصناعى
طنطا		٣٧٢،٨٩٣	١٩٤٨	(١) ٢١ % (٢) ٣٦% منطقة التوطن الصناعى ٤٣%
كفر الدوار		١٤٧،٢٠٢	١٩٣٨	(٢) ١٩% منطقة التوطن الصناعى ٨١%
كفر الزيات		٦٩،٩٩٣	١٩٤٠	منطقة التوطن الصناعى ٨٥% (٢) ١٥%
أسوان		٢١٩،٥٤١	١٩٦٠	منطقة التوطن الصناعى ٦٤% (٣) ١٣% (٢) ٢٣%

من تحليل الجدول السابق نجد أن :

١-معظم المدن محل الدراسة قد بدأ توطن الصناعات بها منذ فترات طويلة بداية من الأربعينات وآخر المدن التى توطنت بها الصناعة كانت مدينة أسوان التى بدأت الصناعة فيها منذ الستينات .

٢-فى مدينة طنطا كان النمو العمرانى فى إتجاه الصناعة بنسبة قليلة نسبيا نظرا لوجود عوائق للنمو العمرانى تتمثل فى خط السكة الحديد الذى يفصل المنطقى الصناعية فى الجنوب عن باقى أجزاء المدينة وقد إتجه العمران نحو الصناعة بكل من منطقتيها فى طنطا فى المرحلة التالية للتوطن الصناعى بها بنسبة ٤٣% من إجمالى النمو العمرانى للمدينة ككل فى تلك المرحلة .

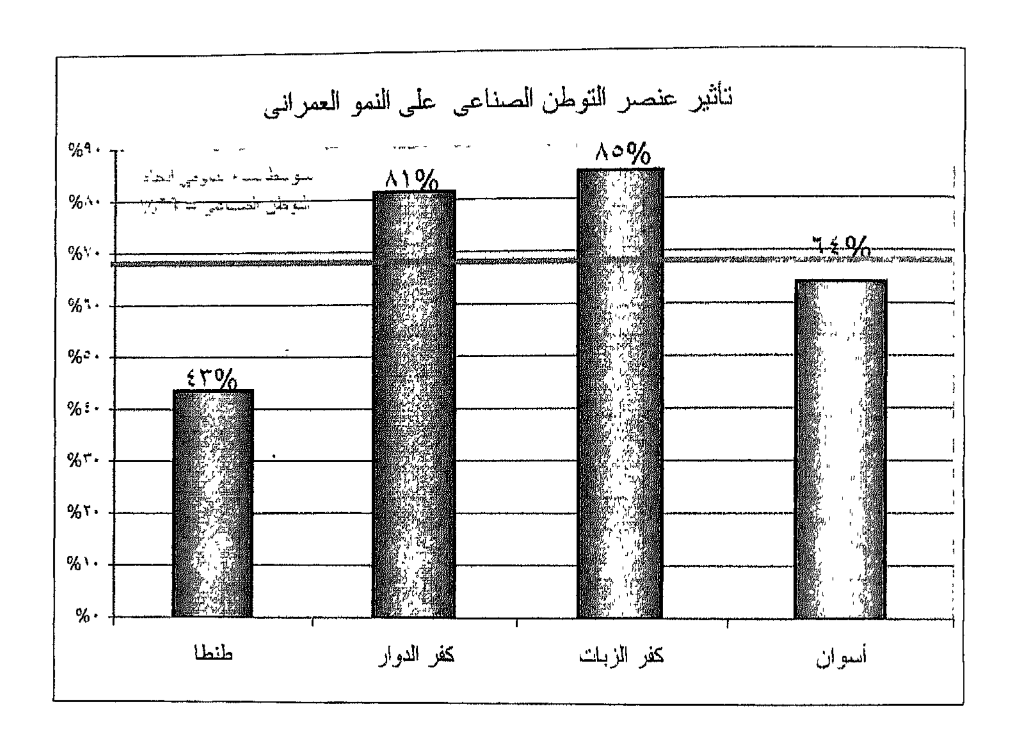
٣-أما مدينة كفر الدوار فتعتبر من الحالات الخاصة فى مجال التوطن الصناعى حيث نشأت الصناعة فيها فى مراحل مبكرة من مراحل نمو المدينة حيث كان عمران المدينة لا يتعدى كونه قرية صغيرة ونمت المدينة كلها بمعدلات كبيرة نتيجة للتوطن الصناعى على مسافات بعيدة مما زاد من المساحة الكلية للمدينة ، وقد تركزت الصناعة فى منطقتين ونما العمران بسبب التوطن الصناعى بنسبة ٨١% من إجمالى النمو العمرانى للمدينة .

٤-ونجد أن مدينة كفر الزيات قد تركزت الصناعة فى طرفيها الجنوبى الشرقى والشمالى الغربى مما أثر على إتجاهات النمو العمرانى بها بنسبة كبيرة بلغت ٨٥% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة ككل .

٥-وفى مدينة أسوان توطنت الصناعة فى الجنوب الشرقى من المدينة لتجذب العمران فى إتجاه الصناعة فيها بنسبة ٦٤% من إجمالى النمو العمرانى فى المدينة .

٦-يمكن هنا أن نستخلص معدل نمو متوسط للنمو العمرانى فى إتجاه التوطن الصناعى للصناعات الهامة عند استحداثها على عمران مدينة من النطاق الحجمى ١٠٠-٢٠٠ ألف نسمة

كنتيجة للمعدلات التى ظهرت من خلال دراسة الأربعة مدن من هذا النطاق الحجمى فنجـــد أنــه يتوقع النمو فى إتجاه التوطن الصناعى المستحدث بنسبة متوسطة حوالى ٦٩% من إجمالى النمـــو العمرانى للمدينة وهذه النسبة تختلف تبعا لمساحة المدينة ومعدلات نموها السنوى وكذلــــك علـــى حسب أهمية الصناعة المستحدثة ، إلا أن هذا المعدل يعتبر بمثابة معدلا إرشاديا لبيــــان التطـــور العمرانى للمدن التى يتقرر فيها استحداث محاور الحركة .

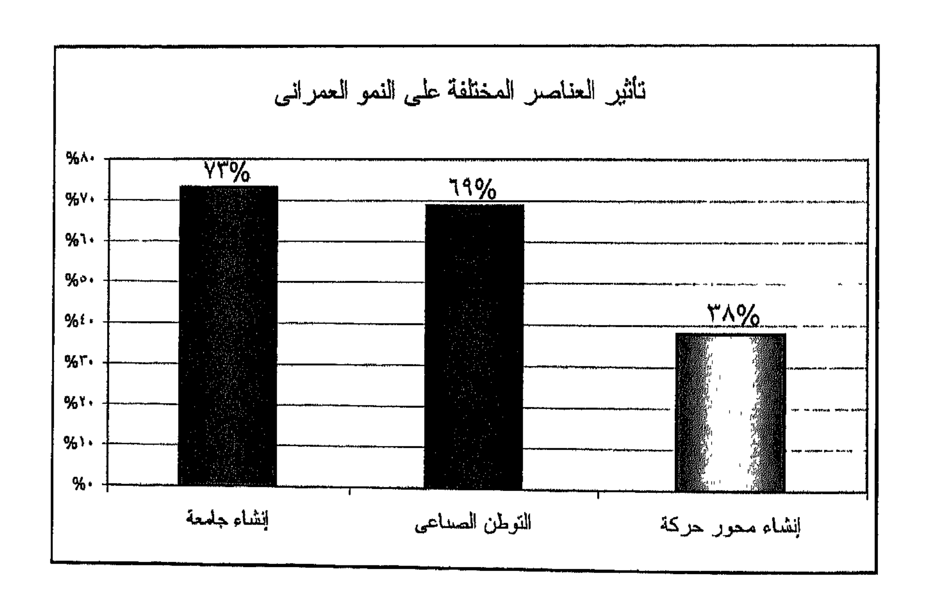


خلاصة الباب الخامس :

١- نسب النمو العمرانى فى إتجاه العناصر الإقليمية المستحدثة :

- تجذب العناصر الإقليمية موضوع الدراسة العمران فى إتجاهها كلٌ بنسب مختلفة .
- وأوضحت الدراسة أن أكثر العناصر جذبا للعمران كان عنصر إنشاء الجامعة حيث جذب نحو ٧٣ % من النمو العمرانى فى اتجاهه .
- تلاه عنصر التوطن الصناعى الذى جذب فى المتوسط نحو ٦٩% من إجمالى العمران فى المدن التى يقع بها فى اتجاهه .
- وجاء عنصر إنشاء محاور الحركة الإقليمية أقل العناصر جذبا للعمران ولم يجذب سوى ٣٨% من العمران فى اتجاهه .

ويوضح الشكل المبين نسب الجذب العمرانى المستحدث نتيجة إنشاء كل من العناصر الثلاث .



٢- طفرات النمو العمرانى الناجمة عن استحداث العناصر الإقليمية :

ظهر جليا من تحليل نتائج الدراسة التطبيقية أن إنشاء العنصر الإقليمى -على اختلاف تأثيره- إنه كان محفزا لزيادة فى معدلات النمو العمرانى الطبيعية للمدينة ، ولم يكتف بمجرد جذب النمو العمرانى الطبيعى فى اتجاهه دون باقى إتجاهات النمو العمرانى التى كانت سائدة قبل إنشاؤه ، بل وصل تأثيره إلى مضاعفة معدلات النمو الكلى فى بعض المدن .

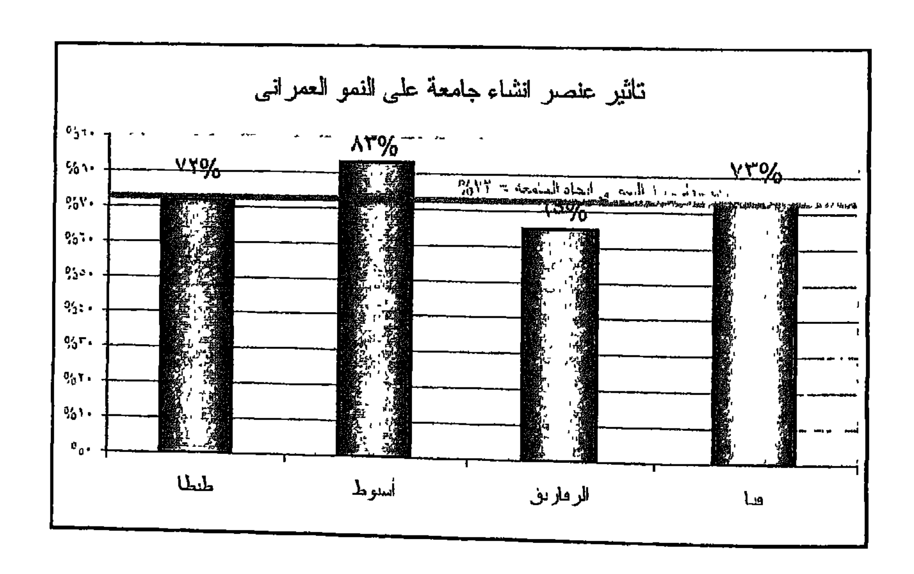
وتعتبر هذه النقطة من النقاط الهامة التى تستخلص من هذا البحث لما تحدثه من تأثير على صانع القرار ليمكنه تحديد نتائج القرارات السياسية بتوطين تلك العناصر الإقليمية فى المدن القائمة.

٣ - بعض العوامل المتداخلة مع الدراسة :

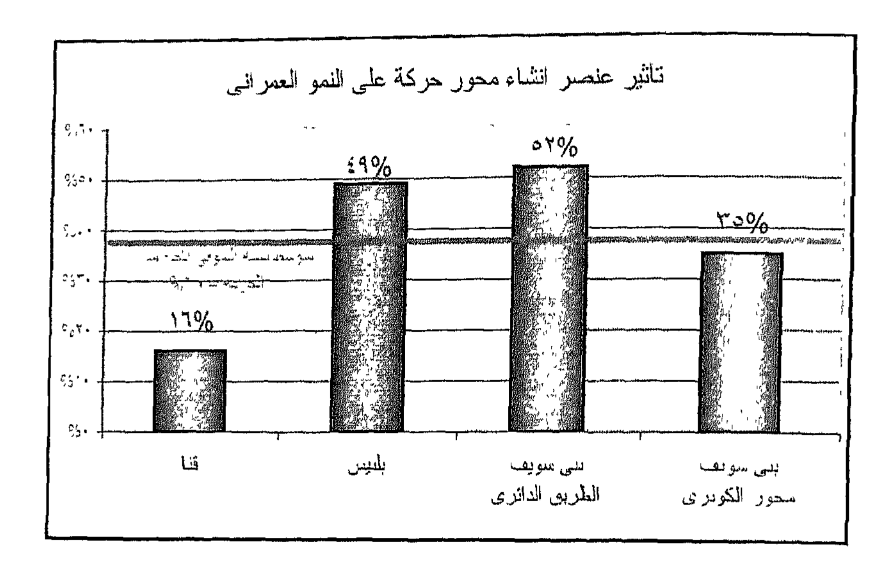
أ- الموقع الجغرافى للعنصر المستحدث :

على الرغم من التوصل إلى قياس نتائج الدراسة التطبيقية لكل عنصر كما يظهر من الأشكال :

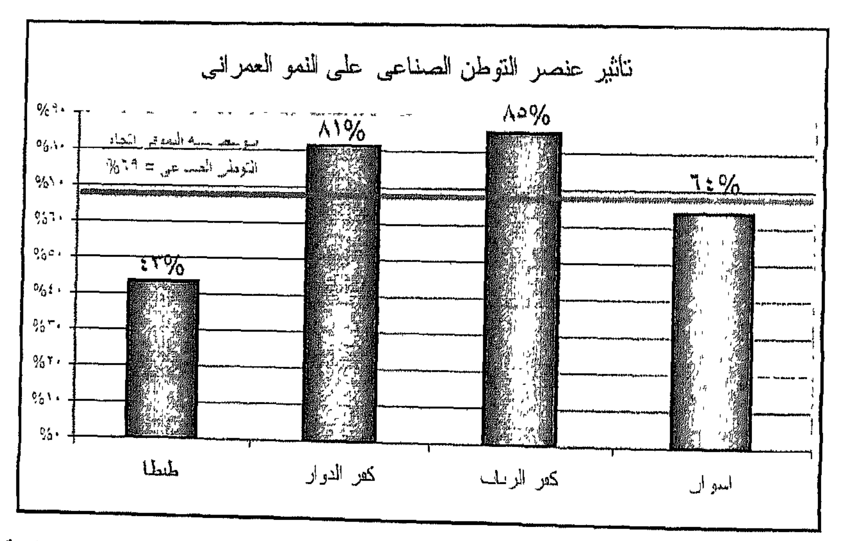
عنصر الجامعة :



عنصر محاور الحركة الإقليمية :



. عنصر التوطن الصناعى :



إلا أن الدراسة لم تتطرق إلى قياس تأثير موقع إنشاء العنصر محل الدراسة على نسب النمو العمرانى ، واكتفت باتخاذ أمثلة متقاربة لمواقع إنشاء العنصر الإقليمى عند إختيار عينات الدراسة حتى يمكن المقارنة .ولم يؤخذ فى الاعتبار الموقع الجغرافى للعنصر بعدا وقربا من النسيج العمرانى القائم كعامل محدد لقياس النمو .

ويظهر هذا المثال بوضوح فى مثال مدينة طنطا حيث كانت مبانى الجامعة أولا تقع فـــى داخل النسيج العمرانى للمدينة على هيئة مبانى منفصلة فلم تسبب زيادة النمو العمرانى للمدينـــة إلا بنسبة ضئيلة وهى التى نتجت عن زيادة الهجرة إلى المدينة أى أن زيادة النمو العمرانى كان نتيجة لحاجة فعلية ، أما عندما أتخذ القرار بانتقال الجامعة إلى موقعها الحالى فى منطقة سبرباى شـــمال المدينة فإن مجرد تخصيص الأرض لبناء الجامعة قد أحدث طفرة عمرانية مفتعلة وتســـبب فـــى الزحف العمرانى على مساحة كبيرة من الأراضى الزراعية الموجودة بين أرض الجامعـــة وبيـــن عمران المدينة أى أنه كلما زادت المسافة بين العنصر المستحدث وبين عمران المدينة كلما كـــانت مساحة الامتداد أكبر ونمط إستخدامات الأراضى مخلخلا.

ب- نوعية وكثافة النمو العمرانى فى إتجاه العنصر المستحدث :

على الرغم من أن نتائج الدراسة التطبيقية أظهرت نموا عمرانيا بنسب معينة فـــى إتجـــاه العناصر المستحدثة ، إلا أنها لم تتطرق شكلا وموضوعا إلى نوعية هذا النمو العمرانـــى ولم تقم بتقييمه حجما أو نوعا وكثافة ، كما لم تقيمه من حيث تأثيره سلبا وإيجابـــا علـــى اقتصاديات النمو العمرانى للمدينة . ويعتبر هذا الموضوع جزئية بحثية هامة يجب متابعـة الدراسة فيها لما لها من تأثير على العملية التخطيطية بشكل عام .

وهنا يجب أن نذكر أن المنهج المقترح يعتمد أساسا على بيانات عمرانية تم اســـتخلاصها من خلال خرائط التطور العمرانى للمدن محل الدراسة ، وهو يعطى مؤشر واضح للتأثير الـــذى تحدثه العناصر الإقليمية فى توجيه النمو العمرانى للمدن ، وهذا المنهج يعطى الفرصة للمخطـــط وواضع السياسات ليتبين مدى احتياج المدن القائمة لاستحداث عناصر إقليمية بعينها، وأيضا لقياس قدرة المدن القائمة على استيعاب الأنشطة الجديدة والمواقع المثلى لتوطين مثل هذه العناصر حتـــى تساهم فى تحقيق الأهداف العمرانية المطلوبة .

الباب السادس

التوصيـــــــــــات

الباب السادس :

التوصيـــــــات

مقدمة :

تعد مشكلة التحكم فى العمران وتقنين الإمتدادات الأفقية للمدن من أهم الصعوبات التى تواجه التنمية الشاملة للمدن ، نظرا لأن تحقيق التنمية الإقتصادية يتأتى من خلال وجود التركز فى الأنشطة الحضرية وفى السكان ويدعم ذلك قوة التفاعل بين الإنسان والمكـــان معـــا .وإذا تحقق التفاعل الإيجابى بين العنصرين فأنه يجعل النمو العمرانى دعما إيجابيـــا لاقتصاديـــات المدينة ومحققا لأهداف التنمية فيها .

وتنبع أهمية هذه الدراسة من غياب الأداة الفعالة التى تمكن متخذى القرار من تقويـــم الآثار المستقبلية المترتبة على القرارات التى تؤثر فى عمران المدن القائمة .

وقد توصلت الدراسة - كما سبق عرضه فى الجزء الخاص بنتائج الدراسة التطبيقيـة - إلى أن العناصر الإقليمية محل الدراسة تؤثر بشكل قوى فى توجيه العمران عند توطنها فـــى مواقع بعيدة نسبيا عن العمران القائم للمدينة حيث وجد أن إنشاء الجامعة يجذب نحو ٧٣% من إجمالى النمو العمرانى للمدينة فى إتجاهها ويجذب التوطن الصناعى ٦٩% من العمران أمـــا محاور الحركة الإقليمية فعند مرورها قريبة من عمران المدينة فإنها تجذب حوالى ٣٨% مـــن العمران فى إتجاهها ، وهذه النسب تتوقف على بعد العنصر من العمران القائم وكذلك تعتمـــد على عدم تداخل عناصر أخرى جاذبة للعمران فى مناطق المدينة المختلفة .

ولابد هنا من التأكيد على أنه لا يمكن وضع منهج أو نموذج ثابت لا يتغـــير للتنميـــة العمرانية ، حيث أن النمو العمرانى فى حد ذاته يتسم بالتغير الدائم على مدار الزمن ، ولكـــن هناك دلائل إرشادية لا تنفصل عن التجارب السابقة وعن الاستقراء التاريخى للنمو العمرانـــى للمدن وعن مشكلات المدن التى تظهر كنتيجة لمؤثرات ومستحدثات معينة .ومثال على ذلـــك المنهج الإرشادى الذى تقترحة الدراسة .

استحداث العناصر الإقليمية بين القرار السياسى والمخطط الشامل :

من نتائج الدراسة التطبيقية بدا واضحا أن استحداث العناصر الإقليمية يؤثر تأثيرا بالغا على معدلات واتجاهات النمو العمرانى للمدن القائمة ، ومن هنا يمكن إستخدام مثل هذه الإستحداثات كعوامل وأدوات فعالة فى التوجهات العامة للعمران .

ولما كان من الطبيعى أن يكون هذا النمو العمرانى مخططا وليس عشوائيا ، فإنه من الضرورى مشاركة المخطط العمرانى و المشرع (صاحب القرار السياسى) معا فى مثل هذه النوعية من القرارات .

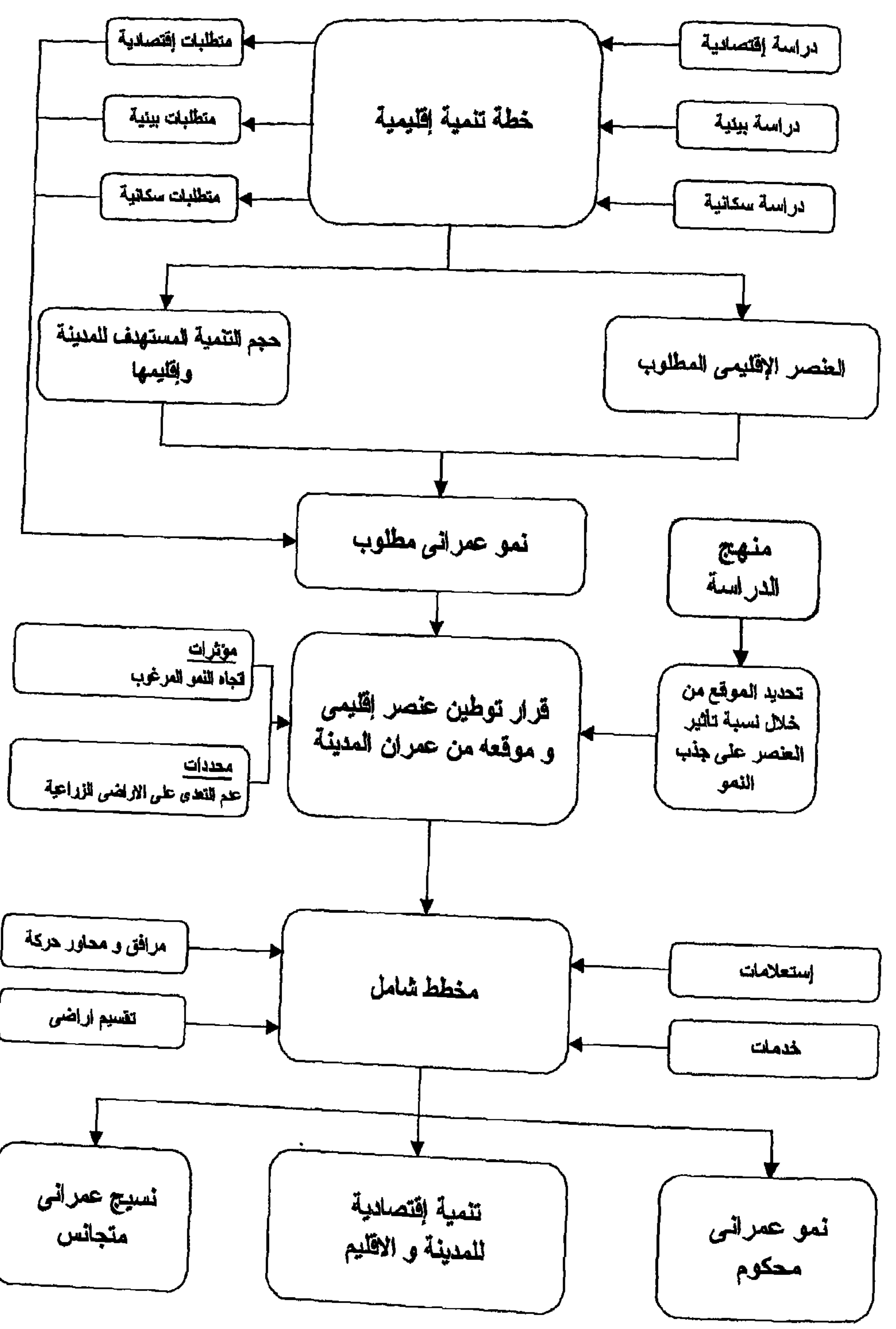
وذلك لأن المشكلة العمرانية تكمن فى أن تدخل العمرانيون والمخططون غالبا ما يكون كرد فعل متأخر بعد أن تكون المتغيرات قد فرضت على العمران مشكلات وأنماط غير مرغوبة ، مما يؤخر التنمية العمرانية عن اللحاق بهذه المتغيرات وعن القدرة على التناغم معها مما يعوق تحقيق التوازن والاتزان بين الإنسان والتكوين العمرانى الذى يحيط به .

المنهج الواجب إتباعه عند استحداث عنصر إقليمى فى مدينة متوسطة :

يمكن إستخدام نتائج الدراسة وما توصلت إليه من قياس لتأثير إنشاء أو استحداث عناصر إقليمية بالقرب من عمران المدن كأداة لتوجيه النمو العمرانى ، وبذلك تصبح سببا لنمو مستهدف يلبى إحتياجات وسياسات إقليمية واضحة . عندئذ لن تصير العملية التخطيطية دائما خطوة ثانية تلهث وراء قرار سياسى لمحاولة علاج ما جلبه هذا القرار من آثار على العمران. بل يتحول القرار السياسى إلى أداة لتنمية مخطط شامل مدروس يعى بمتطلبات على المستوى الإقليمى ، ويفى باحتياجات على مستوى الدولة بأكملها .

ولا يمكن التركيز على التنمية العمرانية والمخططات العامة دون أن تكون النظرة إقليمية شمولية ، ولكن فى نفس الوقت لابد من التعامل مع تنمية المدن كحالات متفردة تبعا لظروف كل مدينة مع المحافظة على شمولية النظرة التنموية ووضع خطة محددة واضحة مع تحديد وظيفة المدينة الإقليمية ودورها والعناصر الإقليمية التى يستلزم وجودها فى المدينة لتناسب وظيفتها بالنسبة لإقليمها مع وضع خطط زمنية لتوطين هذه العناصر مع التنبؤ بتأثير هذا التوطن على إتجاهات ومعدلات التطور العمرانى للمدينة من خلال نتائج هذه الدراسة .

و من هنا فإنه يمكن إقتراح خطوات استحداث عنصر إقليمى فى العمران القائم للمدن فى صورة منهج كما يلى :



١-تحديد خطة التنمية المطلوبة لإقليم ما من واقع الدراسات الإقتصادية والبيئية والسكانية وفى ظل السياسة العامة للدولة .

٢-الوصول من الدراسات الإقليمية إلى حجم التنمية المستهدفة فى المدينة الإقليمية محل الدراسة مع دراسة لإقليم المدينة بصورة شاملة .

٣-تحديد مساحات النمو العمرانى المطلوب إضافته للمدينة الإقليمية بحيث يفى بمتطلبات التنمية الإقتصادية والاحتياجات السكانية فيها .

٤-إختيار العنصر الإقليمى المطلوب إستحداثه من واقع إحتياج الإقليم له ، آخذا فى الإعتبار المؤشرات التى ظهرت من نتائج الدراسة من حيث تأثير هذا العنصر على نسب النمو العمرانى فى المدينة لمعرفة مدى تحقيقه لمعدل النمو المطلوب للتنمية المستهدفة .

٥-عند إتخاذ القرار بتوطن أحد هذه العناصر فى المدن القائمة لابد من إختيار موقع إنشاء العنصر الإقليمى بعد دراسة البدائل المقترحة وتقويمها بما يكون لها من تأثير إيجابى وسلبى على المدينة ومحيطها خاصة فى مجال التعدى على الأراضى الزراعية الخصبه .وأيضا لابد من دراسة إتجاه النمو المرغوب للمدينة وتوطين العنصر المطلوب على مسافة متناسبة مع معدل النمو العمرانى الذى يساهم فى تحقيق الاتزان العمرانى للمدينة . ويمكن تحقيق ذلك بالاسترشاد بنتائج الدراسة التى توضح المعدلات والنسب المئوية للنمو العمرانى التى تجذبها هذه العناصر فى إتجاهها .

٦-يتم وضع مخطط شامل لمنطقة الامتداد قبل إنشاء العنصر الإقليمى ويشتمل هذا المخطط على :

- تحديد الإستعمالات والكثافات للمنطقة المتوقعة للنمو العمرانى.
- توطين الخدمات اللازمة و بالمعدلات الصحيحة لضمان عدم العشوائى .

- الإمداد بالمرافق والبنية الأساسية ومحاور الحركة التى تربط بين مناطق الامتداد وبين العمران القائم للمدينة وكذلك ربط المنطقة الجديدة بمحاور الحركة الإقليمية .
- تقسيم الأراضى بشكل علمى سليم .

٧-يمكن إستخدام هذا المخطط كمورد إقتصادى على المستوى الإقليمى ، وذلك بتخصيص إستخدامات استثمارية جديدة فى منطقة الامتداد تخدم العنصر الإقليمى المستحدث وتكون ذات منفعة وعائد جيد يساهم فى تحسين اقتصاديات الإقليم ، وبالتالى يكون لها أثر إيجابى على مستوى الدخل القومى.

٨-وفى سبيل الحفاظ على النسيج العمرانى والتخطيط الموضوع لمناطق النمو ، يجب تطبيق القوانين البنائية الملزمة وتشديد العقوبات على المخالفين وذلك بمشاركة المحليات .

ومن تحليل معدلات النمو العمرانى للمدن المتوسطة وجد أن المدن التى تنمو عمرانيا بمعدلات نمو ثابتة نسبيا دون حدوث طفرات يكون نموها العمرانى عبارة عن استجابة لمتطلبات فعلية وحاجة حقيقية لتوطن الأنشطة فى مناطق الامتداد ، أما المدن التى تنمو فجأة بمعدلات نمو عمرانى سريعة لا تتمشى مع المعدلات السابقة للنمو فى المدينة فإن النمو العمرانى فيها عادة ما يأخذ شكلا عشوائيا متسرعا وعادة ما يكون الحافز لهذا النمو الكاذب استحداث عنصر معين فى العمران سبب جذبا مفتعلا للعمران دون أن تكون هناك حاجة فعلية لذلك النمو .

إستخدام المنهج المقترح فى التنمية العمرانية للمدن الجديدة :

لم يتطرق البحث إلى تأثير العناصر الإقليمية فى المدن الجديدة ولكن يجب الاستعانة بنتائج هذه الدراسة أيضا فى حالة المدن الجديدة التى يراد تحفيز التعمير بها وجذب العمران فيها إلى إتجاهات بعينها وذلك باستحداث عنصر إقليمى فى مواقع محددة من عمران تلك المدن مما ينتج عنه جذب العمران والسكان تجاه هذا العنصر (مثال على ذلك الطفرة العمرانية التى

حدثت فى مدينة ٦ أكتوبر عند توطن الجامعات الأهلية فيها مما ساهم بشكل كبير فى زيادة الإقبال على السكن فى هذه المدينة) وهنا قد تختلف معدلات ونسب النمو العمرانى نظرا لاختلاف ظروف المدن الجديدة عن المدن القائمة محل الدراسة .

توصيات بدراسات أخرى :

فى النهاية يقترح الباحث استكمالا لهذه الدراسة المتواضعة المزيد من الدراسات التى تهدف إلى الوصول إلى زيادة التعمق فى هذه النقطة الهامة فى مجال التنمية العمرانية حيث أن معظم الأبحاث والدراسات السابقة قد عنت أساسا بالنمو الحجمى للمدن دون التطرق إلى النمو العمرانى لها رغم أهميته . فقد اهتم البحث بدراسة تأثير العنصر الإقليمى على معدلات واتجاهات النمو العمرانى بشكل عام وكذلك تأثيره على منطقة توطنه بشكل خاص وذلك من خلال الخرائط المساحية وبيانات التطور العمرانى للمدن محل الدراسة ، ولكن لم تتطرق الدراسة إلى :

- هل جاء هذا النمو العمرانى نتيجة لزيادة سكانية مواكبة لاستحداث العنصر الإقليمى؟

- هل أحدث توطن العنصر الإقليمى نمو إقتصادى تبعة زيادة فى الاستثمارات مما أسرع بالنمو العمرانى فى اتجاهه ؟

- هل كانت الزيادة فى النمو العمرانى مفتعلة كاذبة ليس لها مطلب فعلى سواء إقتصادى أو سكانى ؟

- ماهى العلاقة بين نوع العنصر الإقليمى المستحدث وبين نوعية إستعمالات الأراضى فى مناطق الإمتداد العمرانى فى إتجاهه ؟ وهل تتغير نوعية الإستعمالات تبعا للعنصر الجاذب للعمران ؟

ولذلك توصى الدراسة بتوالى المزيد من الأبحاث فى هذا المجال حتى يمكن الوصول إلى العلاقة الفعلية بين استحداث العناصر الإقليمية فى عمران المدن وبين النمو السكانى والإقتصادى المواكب لهذه الطفرات العمرانية .

المراجع

المراجع العربية:

- **أحمد خالد علام** : "التشريعات المنظمة للعمران" مكتبة الأنجلو المصرية – القاهرة – ١٩٨٦ .
- **أنور العربى** " بنك القوانين " ,المطبوعات القانونية – القاهرة – ١٩٩٤ .
- **الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء** – التعداد العام للسكان والمنشآت – ١٩٩٦ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانــى** " الحـيز العمرانــي لمدينــة بلبيــس " – وزارة التعمــير والمجتمعات العمرانية الجديدة – محافظة الشرقية – ١٩٩٣ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** – الوكالة الألمانية للتعاون الفنى " التخطيط العام لمدينة طنطا – مخطط إستخدامات الأراضى حتى عام ٢٠٠٠ " ١٩٨٥ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المحطط العام لمدينة بنىسويف " وزارة الإســكان والمرافــق والمجتمعات العمرانية الجديدة – محافظة بنىسويف – ١٩٩٨ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المخطط العام لمدينة قنا – محافظة قنا – الدراسات العمرانية " – وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة – يوليو ١٩٩٨ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " المحطط الهيكلى لمدينة بلبيس " المشروع الإقليمى لتخطيط وتنمية الإقليم الثالث – محافظة الشرقية – مارس ١٩٨٥ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** " دراسة النمو العمرانى لمدينة بنىسويف حتى ســـنة ٢٠٠٠ " وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية الجديدة – ١٩٨٢ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "إستراتيجية التنمية الشاملة لإقليــم الدلتـــا " –وزارة التعمــير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق – التقرير العام – ديسمبر ١٩٩٢.
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "التخطيط الإقليمى لمحافظة الغربية " وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية – التقرير العام – سبتمبر ١٩٩٦ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "التقرير الإقليمى لمحافظتى الغربية وكفر الشيخ " وزارة التعمير والمجتمعات العمرانية – التقرير العام – أغسطس ١٩٩٤ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى** "مشروع المخطط العام لمدينة طنطا " وزارة الإسكان والمرافــق والمجتمعات العمرانية – ١٩٩٩ .
- **الهيئة العامة للتخطيط العمرانى، المجموعة المصرية للتنمية والتعمير (إيجيتيــم)** "مشـــروع التخطيط الهيكلى والعام لمدينة كفر الدوار " محافظة البحيرة – التقرير الرابع – المخطط العام – أكتوبر ١٩٩٠ .
- **الهيئة العامة للمساحة** الخرائط المساحية للمدن مقياس رسم ١/ ٢٥٠٠٠ و خرائط الرفع الجوى عام ١٩٩٠ مقياس رسم ١/٥٠٠٠٠ .
- **جمال حمدان** " شخصية مصر " الهيئة العامة للكتاب – ١٩٨٠ .
- **جمهورية مصر العربية** – التقرير الوطنى المقدم لمؤتمر الأمم المتحـــدة الثـــانى للمســتوطنات البشرية (قمة المدن) – إسطنبول – يونيو ١٩٩٦ .

المراجـــــــع

- د. **أحمد إسماعيل على** " دراسات فى جغرافيا المدن – مدينة أسيوط " – كلية آداب القاهرة
- د. **السيد الحسينى** " المدينه " دراسة فى علم الإجتماع الحضرى
- د. **على خليفة الكوارى** " نحو فهم أفضل للتنمية باعتبارها عمليه حضاريـــة", مجلـــة المســـتقبل العربى – السنة الخامسة – عدد ٤٩ – مارس ١٩٨٣ .
- د. م.**محمود يسرى** – د.م. محمد طاهر الصادق " التخطيط الشامل لمدينة الزقازيق " – ١٩٧٤.
- د. **محمد عبد الله** "التخطيط الصناعى " الهيئة المصرية العامة للكتاب – ١٩٧٣ .
- د.**ظريف بطرس وأ.ربيع السعداوى**"ورقة عن التنمية الإقليمية والحكم المحلى" – مركز بحـــوث التنمية والتخطيط التكنولوجي– جامعة القاهره – ديسمبر ١٩٨٠ .
- د.**فؤاد فرج** "سلسلة المدن المصرية وتطورها مع العصور " – الهيئة المصرية العامة للكتاب .
- د.**محمد طاهر الصادق** "غياب الإلزام التشريعى فى العلاقة التنظيمية بين أجهزة التخطيط وإدارة التنمية" – ورقة عمل مقدمة فى ندوة تنظيم العمران – جمعية المهندسين المصرية – القـــاهرة – ١٩٩٧.
- **عبد الفتاح وهيبه** " جغرافية العمران " جامعة الإسكندرية – منشأة المعارف – الإســـــكندرية – ١٩٧٢ .
- **قانون الإدارة المحلية** رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩ ومذكراته ولائحته التنفيذية .
- **قانون الإدارة المحلية** رقم ٩٤٥ لسنة ١٩٧٧
- **محمد صبحى عبد الحكيم** " التحضر فى الوطن العربى "الجزء الثانى , الفصل التاسع – التحضر فى ج.م.ع –المنظمة العربية للثقافة والعلوم – ١٩٨٠.
- **محمد عبد الظاهر** " المدخل للدراسات القانونيه" نظرية القانون – دار النهضة العربية – ١٩٩٣
- **مركز بحوث التنمية والتخطيط التكنولوجي** " الحكم المحلي والتنمية الإقليمية–نظرة عامة"جامعـــة القاهرة ١٩٨٠ .
- **وزارة الإسكان والتعمير** " السياسة القومية للتنمية الحضرية فى مصر " NUPS ١٩٨٢.

المراجع الأجنبية :

- **A.Gilbert & J.Guglen** " Cities, Poverty and Development", ELBS, Oxford University Press. 1947.
- **A.J.Watkins** " The Policies of Urban Economics", Beverly Hills, California, Sage Publications, 1980.
- **Abukasan Atnodirono & James Osborn** " Services and Development in Five Indonesian Middle Cities ", Institute of Technology, Center for Regional and Urban Studies, 1974.
- **B.Robert** " The Social History of Provencial Town", In Social & Economic Change in Modern Peru, R.Miller, CT.Smith & J.Fisher, Liverpool University. 1976.
- **Bertrand Reneaud** " National Urbanization Policy in Developing Countries ", Oxford University Press, New York, 1981.
- **Brian J.L.Berry & Frank E.Horton, Eds,** " Geographic Prespective on Urban Systems". Englewood Cliffs NJ, Prentice-Hall, 1970.
- **Cairo TRHUD**, "Local Practices in Urban Management in a Secondary City ", A Case Study of Belbeis , Cairo, 1999 .
- **Claudio Acioly** " Incremental Land Development in Brasilia ", Liverpool University Press, 1994.
- **Claudio Acioly** " Low Incom Housing Policies in The Development of Brasilia ", Housing in The Third World Analysis and Solutions, A Critical Review, Kilmartun, Leslie & Harjider, 1992.
- **D.Rondinelli & K.Ruddle** "Urbanization and Rural Development", Praeger, New York, 1978.
- **David Satterthwaite** " Small and Intermediat Urban Centers", Their Role in National and Regional Development in The Theird World, Edited by Jorge E.Hardey, 1986.
- **Dennis A. Rondinelli** " Secondary Cities in Developing Countries ", Policy for Diffusing Urbanization, Sage Library of Social Research, Cairo Univesity, 1984.
- **E.Gilbert** "Practical Regionalism in England and Wales", Geographical Journal, 1939.
- **Edgar M.Hoover & Frank Giarratani** "An Introductionto Regional Economics", New York, Alfred A.Knopf, 1984.
- **El Araby, Mostafa,Morsi** " Exploration into Characteristics,he Determinants of Production, and the Impact of Land Policies on the Informal Housing sector in Alexandria, Egypt " Ph.D. Portland State University, 1993 .
- **F.Perroux** "Note Sur La Nation De La Pole De Groissine",1955 Translated in Lwington Economic Policy For Development , 1977
- **G.Brees** "Urbanization in Newly Developing Countries ", Englewood Cliffs, NJ-Prentice - Hall, 1966.
- **Garnier Beavjen & G. Chabot** " Urban Geography", London, 1967.

- **H.Richardson** "Policies for Strengthening Small Cities in Developing Countries ", Small Cities & National Development, Nagoya, UNCRD, 1982.
- **H.Richardson** "Policies for Strengthening Small Cities in Developing Countries", Small Cities & National Development, Nagoya, UNCRD, 1982.
- **Harold Lubell** " Urban Development Policies and Programs ", Working Paper for Discussion, Bureau for Programs and Policy Coordination, Washington, DC, USAID, 1979.
- **Harry W. Richardson** "Regional Growth Theory", The Macmillan Press LTD, London, 1973
- **J.C. Williamson** "Regional Inequality and the Process of National Development and Cultural Change", London, 1965. Vol.13.
- **J.Fredmann & William Alonso** " Regional Policy", Reading in Theory and Applications, The MIT Press, USA, 1974
- **John Fridmann & Clyde Weaver** "The Evaluation of Regional Planning ", University of California, 1979
- **John W.Alexander** "Economic Geography" , Pentic – Hall , Englewood Cliff,1963
- **L.Costa** " Considerations in Urban Planning in Brasilia ", Senado Federal, Brasilia, 1984.
- **M. Yousry** " Employment and Infrastructure Planning for Secondary Urban Settlements", Insttitute of Urban & Regional Planning, Cairo University, 1984
- **O.M.Amos** "Unbalanced Regional Growth and Regional Income Inequality in The Later Stages of Development", In Regional Science and Urban Economics, 1988.
- **Robert E.Dickinson** "city and Region", A Geographical Interpretation, Routledge and Kegan Paul, London, 1966.
- **The Municipal Corporation in Copenhagen** " Copenhagen Municipal Plan ", The Lord Mayor's Department, 1993
- **The National Bank** Reports, 1979.
- **The United Nations** "Urban Land Policies and Land Use Control Measures", New York, 1975.
- **United Nations** "Patterns of Urban & Rural Population Growth", Development of International Economic & Social Affairs, New York, 1980.
- **Vernon J.Henderson**" Urban Development: Theory, Fact and Ilusion", Oxford, New York, Oxford University Press, 1988.
- **W.H.Richardson** "City Size and National Spatial Strategies in Developing Countries", Staff Working Paper 252, The World Bank, 1977.
- **W.Isard & Al** "Methods of Regional Analysis & Introduction to Regional Science", The MIT Press, Cambridge, 1976

الرسائل غير المنشورة :

- إبراهيم أحمد المسلمى "الإمتداد العمرانى للمدن المتوسطة وتأثير العوامل الإقليمية والإجتماعية على خصائصه فى الفترة ما بين ١٩٧٦-١٩٨٦ " – رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٠ .
- أحمد محمد صدقى " إقليم المدينة فى الفكر النظرى ومشاكل التطبيق " رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٩٣ .
- أحمد محمد عبدالله حميد " دور الطرق فى نشأة وتطور المحلات العمرانية فى مصر " دراسة تطبيقية على طريق القاهرة – الإسكندرية الزراعى – رسالة دكتوراه – كلية البنات – جامعة عين شمس – ١٩٨٢ .
- أيمن هاشم عبد الرحمن " الإطار التشريعي والإدارى المنظم لمشروعات التنمية العمرانيه الجديدة فى مصر " , رسالة ماجيستير – كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى – جامعة القاهرة – ١٩٩٤ .
- سامى أمين عامر "دور إقليم المدينة فى تحديد الإقليم التخطيطى " رسالة دكتوراه – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٨٩ .
- سلوى توفيق "تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطيةعلى التنمية العمرانية "رسالة ماجيستير-كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى -جامعة القاهرة-١٩٩٥ .
- سمير سعد على "العوامل المحلية المؤثرة على نمو التجمعات البشرية فى مصر وتأثيرها على نمو الأراضى الزراعية حتى عام ٢٠٠٠ " رسالة دكتوراة – كلية التخطيط – جامعة الأزهر – ١٩٨٤ .
- عصام أحمد مصطفى "ديناميكية التغير العمرانى بالمناطق السكنية فى المدن المصرية" رسالة دكتوراه – كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى – جامعة القاهرة – ١٩٩٥
- علا سليمان الحكيم " أقطاب النمو كإستراتيجية للتنمية الإقليمية فى مصر" رسالة دكتوراه – كلية الإقتصاد والعلوم السياسية– جامعة القاهرة – ١٩٨٥.
- فيصل عبد المقصود " المدن الثانوية كمحدد وأساس لصياغة خطة قومية حضرية فى مصر " رسالة دكتوراه – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٨٩ .

- فيصل عبد المقصود " المدن الثانوية كمحدد وأساس لصياغة خطة قومية حضرية فى مصر " – رسالة دكتوراه – كلية الهندسة – جامعة القاهرة – ١٩٨٩ .

- متولى فتحى متولى " أثر محاور الحركة على النمو العمرانى " رسالة ماجيستير – كلية التخطيط الإقليمى والعمرانى – ١٩٩٠ .
- محمود عبد السميع حسنين "العوامل الإقتصادية لتضخم المدن فى المجتمعات النامية " رسالة دكتوراه– كلية التجارة – قسم إقتصاد -جامعة الزقازيق – ١٩٩٠ .

- **مرزوق حبيب ميخائيل** "المراكز الحضرية في محافظة بنيسويف " رسالة دكتوراه – معهد البحوث والدراسات الإفريقية – قسم الجغرافيا – جامعة القاهرة ١٩٨٥ .
- **مرزوق حبيب ميخائيل** "مدينة بنىسويف – دراسة فى جغرافية المدن " رسالة ماجيستير – كلية الآداب –قسم جغرافيا – جامعة القاهرة ١٩٧٨ .
- **مها سامى كامل** " العوامل المؤثرة على إتجاهات النمو العمرانى فى المدن المصرية " رسالة ماجيستير – كلية الهندسة – جامعة للقاهرة – ١٩٩٤
- **هانئة أحمد حمدى** "دور الصناعة فى تشكيل نمط العمران فى الدول النامية" –رسالة دكتوراه كلية الهندسة والتكنولوجيا – المطرية – جامعة حلوان– ١٩٩١.

- **Tarek Abu-Zekry** "City Size Distribution of Regional Cities and National Development", Ph.D , Faculty of Engineering – Cairo University, 1989.
- **T.A.Abou El-Atta** "Urban and Economic Spatial Concentration in Less Developed Countries", Unpublished Ph D Thesis, State University, New Jersey, Rutgers, 1985..



- Tanta, Assiout, Zagazik, and Kena are analyzed under the effect of the implementation of a university.
- Kena, Belbis and Beny Suef are analyzed under the effect of the implementation of a regional road .
- Tanta, Kafr El-Dawar, Kafr El-Zayat and Aswan are analyzed under the effect of the implementation of an industrial agglomeration.

The steps of the application study are:
- Analyzing the historical urban growth of each city on city maps.
- Calculating rates of urban growth through various periods.
- Splitting each city into three or four homogeneous parts.
- Measuring the urban growth in each part comparing the growth rates before and after the implementation of the regional element.
- Calculating the effect of the element on the urban growth in its direction.

Section 5: The section includes the finding of the study and the measurements of the relation ship between the urban growth directions and the location of the implemented regional element.

A supposed map was imagined for each city in case of non-implementation of the regional element based on the normal previous growth rates and directions. A comparative study took place in both cases – actual and supposed one - to emphasize the effect of the implementation on the urban growth and shape of the city.

The finding of the study can be summarized as follows:

The implementation of a university attracts in its direction 73% of the total urban growth of a city while the implementation of an industrial agglomeration attracts 69%. The implementation of a regional road came at the end of the list with only 38% of attraction of total city urban growth in its direction.

Section 6: As a conclusion the section summarize the study and propose a conceptual policy and program to make use of the study results in the regional planning process by locating the regional element within a planned urban context ending by a controlled urban growth direction.

Abstract:

The urban growth directions of middle size cities and how to control this growth to achieve the aimed development objective for both the city and its region are concerned by this thesis.

The thesis is dealing with the regional elements that affect the urban growth and direct it, and is measuring the urban growth rates and direction changes either on the whole city growth or in every part of the city, especially where a regional element have been implemented.

Section 1: Is an introduction for the thesis problem: the Urban Growth Control in Middle Size Cities" which is the cause of many big urban and economic problems. The research deals mainly with the physical growth of the city and the elements that have direct effects on this growth, and attract the growth in a specific direction changing the previous natural growth rate directions and trends.

The main objective of the thesis is to find a measure of the effect of the regional elements on directing the urban growth. The city size range between 100 to 500 thousands, which mainly includes the capitals of governerates or the first or second cities in their region, is chosen because of their strong regional impact. Three regional elements have been selected to be studied: the university, the regional road, and the industrial agglomeration. The choice of these elements was mainly because of their clear location inside the city urban context.

Section 2: Is a theoretical background of the different regional theories dealing with urban growth. These theories dealt with either growth size or economical growth. Non of these theories was concerned with the matter of physical growth in spite of its importance .

At the last part of this section the reason of choosing the city size category between 100 to 500 thousand is discussed; and that was the measurability of the regional relations between the city and both its direct and its big region.

Section 3: This part is concerned mainly with the three main tools of urban growth control: urban orientation, laws and management

A brief about the regional context of Egypt showing that the main objective was to achieve urban and economic development, and an observation of the Egyptian laws that concerns urban growth control and the problems of urban management in the country took part in this section

Tow foreign experiences in the field of urban growth control are also presented in this section, one of them is a successful one in Copenhagen – Denmark, and the other one is in a developing country, which is New Brasilia in Brazil. The aim of referring to these experiences is to find the reasons of the success and the fail of these experiences and the similarities and differences between the urban circumstances in our country and theirs.

Section 4: This part provides the methodology of the thesis and the steps of the application study. The effect of the three elements on the urban growth is analyzed. Three or four cities are chosen for study under the effect of each element.

CAIRO UNIVERSITY
FACULTY OF URBAN AND REGIONAL PLANNING

CONCEPTUAL IMPACT OF EGIONAL ELEMENTS ON THE DIRECTIONAL URBAN GROWTH IN MIDDLE CITIES

A THESIS SUBMITED FOR THE FULFILEMENT OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF Ph. D. IN REGIONAL PLANNING

BY:

MAHA SAMY KAMEL
ASSISTANT LECTURER, GENERAL ORGANIZATION OF HOUSING AND BUILDING RESEARCH CENTER

SUPERVISORS:

PROFESSOR, Dr MOHAMED TAHER EL-SADEK
DEPARTMENT OF REGIONAL DEVELOPMENT
EX- DEAN OF THE FACULTY OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
CAIRO UNIVERSITY

PROFESSOR, Dr. LAILA AHMED MOHARAM
ARCHITECTURE DEPARTMENT
PROFESSOR AND HEAD OF DEPARTMENT
FACULTY OF ENGINEERING – TANTA UNIVERSITY

PROFESSOR, Dr SAMY AMIN AMER
DEPARTMENT OF REGIONAL DEVELOPMENT
PROFESSOR AND VICE-DEAN FOR STUDENTS AFFAIRS
FACULTY OF URBAN AND REGIONAL PLANNING – CAIRO UNIVERSITY

DECEMBER 2000


Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)